

ZEITSCHRIFT FÜR

GEO POLITIK

XIX. JAHRGANG 1942

10.

HEFT / OKTOBER

Muck: Der Sinn von Fünftausend Jahren Kampf im Osten

Krohne: Ozeanische Kriegsführung II

Rosenberg: Empire-Luftstraße in Trümmern

Haushofer: Großmogul Akbar, Indiens größte geopolitische Kraft

Betrachtungen

Zeit und Raum: vom 22. VI. bis 21. IX. 1942 / Schrifttum

Postvertrieb ab Leipzig

ZEITSCHRIFT FÜR GEOPOLITIK

VERBUNDEN MIT DER ZEITSCHRIFT „WELTPOLITIK UND WELTWIRTSCHAFT“

Herausgeber: Karl Haushofer, München O 27, Kolberger Straße 18

Hauptschriftleitung: Wolfgang Schwarz, Berlin-Halensee, Kurfürstendamm 154 • Ruf 96 09 52

Heidelberger Schriftleitung: Kurt Vowinkel, Heidelberg, Wolfsbrunnenweg 36 • Ruf 3742

Buchzusendungen an den Verlag erbeten

XIX. JAHRGANG / HEFT 10 / OKTOBER 1942

Inhalt:

Aufsätze

Otto Muck: Der Sinn von Fünftausend Jahren Kampf im Osten	439—447
Rudolf Krohne: Ozeanische Kriegsführung II	448—457
Hans Rosenberg: Empire-Luftstraße in Trümmern	458—466
Karl Haushofer: Großmogul Akbar, Indiens größte geopolitische Kraft	467—469

Betrachtungen aus Presse und Schrifttum

Europäische Einheit nur durch Deutschlands Sieg	469—470
Kapitalistisches Versagen in Birma	470—471

Zeit und Raum vom 22. VI. bis 21. IX. 1942

Lähmungsstrategie im Osten	472—473
Die Umwertung der Raumwerte im Mittelmeer	473—474
Indien im Kampf	475
Ostasien: Ausbau der Wohlstandssphäre	475—476
Washington, London, Moskau	476

Schrifttum

Karl Haushofer: Geopolitischer Aufbau in Südostasien	477
Tiefenschau in schweizer Kulturlandschaft und Volksseele	477—478

Angaben über die Mitarbeiter am Schluß des Heftes

Preis: Vierteljahr RM 5,50 / Studenten u. Mitglieder d. AfG. RM 4,40 / Einzelne RM 2.— / Jahrg. m. Inhaltsv. RM 22.—

Gebunden (2 Bände) RM 28.— / Register u. Inhaltsverzeichnis kostenlos / Einbanddecke f. d. Halbjahresband RM 2.—

Postcheckkonten: Kurt Vowinkel Verlag / LUDWIGSHAFEN 124 61 / WIEN 559 18

Abbestellungen können nur anerkannt werden, wenn sie bis spätestens einen Monat vor Ablauf eines Vierteljahres dem Buchhändler bzw. dem Verlag bekanntgegeben werden.

KURT VOWINCKEL VERLAG / HEIDELBERG / WOLFSBRUNNENWEG 36

OTTO MUCK

Der Sinn von Fünftausend Jahren Kampf im Osten

Dieser ungewöhnliche, auf Wunsch der Schriftleitung auf den vorliegenden Umfang erweiterte Deutungsversuch entstammt dem Bildungsbereich deutscher Technischer Hochschulen. Durch andere Schulen und Fakultäten gegangene Leser werden ihn deshalb um so mehr als eine Bereicherung und Erweiterung ihres Weltbildes aufnehmen.

Bis an die Grenze der Frühgeschichte finden wir Spuren von Kämpfen europäischer und asiatischer Völker um den Grenzraum zwischen den beiden Festländern. Ihr Schauplatz ist die weite Tiefebene zwischen Weichsel und Ural. Schon in sehr früher Zeit wurden die ihr eingeborenen tatarischen und turkmenischen Nomadenstämme von einer indogermanischen Oberschichte überlagert¹⁾, und seither haben Stoß und Gegenstoß, ausgehend von den Kerngebieten der beiden Festländer, niemals ganz aufgehört.

Betrachtet man die feindlichen Kontinente, als geopolitische Wuchsräume ihrer Völker, in ihrem Verhältnisse zueinander, so zeigt sich, daß das kleinere Europa — wenigstens in den wahrhaft großen Augenblicken seiner Geschichte — es dank seiner klaren Geschlossenheit vermag, Eines zu sein. Asien dagegen, der Landkoloß zwischen dem Gelben und dem Weißen Meer, ist zu groß, um einheitlich zu sein; seine Hochlandsmitte verbindet, als nur geographischer Riegel, zwei wesensverschiedene Teile: West- und Ostasien.

Das geschichtliche Wechselspiel zwischen Europa und Westasien war seit jeher das stärkere; warum, zeigt ein Blick auf die Altweltkarte: Europa sitzt mit der langen Seite seines Dreiecks auf dem westasiatischen Landblock; eine im Vergleich zu seiner Fläche übermäßig lange Grenze verbindet, statt zu trennen, die beiden Großräume Europa und Westasien.

Sind wir zu solcher Form geopolitischer Betrachtung berechtigt, in die über-symbolische Begriffe wie „Europa“ und „West-Asien“ mit dem Anspruche eingeführt werden, nicht nur als geographische Einheiten, sondern auch als Träger politisch-lebendiger Wirkkräfte angesehen zu werden? Gibt es denn ein Europa als umfassendes Ganzes, als eigentlichen Quellraum der Kräfte, die sich in den vergänglicheren Formen der Völker und ihrer Reiche lebendig verwirklichen? Gilt, was unbedenklich für die Erdbeschreibung ist, auch für die große Geschichte?

Den klassischen Historikern wie den Politikern des 19. Jahrhunderts war, soweit sie Festlandsvölkern angehörten, diese Form der Begriffsbildung und der Betrachtungsweise eher fremd; man dachte in Dynastien und Staaten und übersah den festen Boden, aus dem sie wuchsen und sich erhielten. Die britische Festlandspolitik hat dagegen — dank ihrer älteren Gewohnheit, in Erdräumen zu denken — über den Kanal hinweg Europa als Politikum höheren Ranges sehr früh erkannt und die

1) Hierzu Hartmut Schmökel, „Die ersten Arier im Alten Orient“ (Kabitzsch, Leipzig 1938) und das darin angegebene Schrifttum.

dem werdenden Weltreiche vom Festlande her drohende Gefahr durch die Taktik des „europäischen Gleichgewichtes“ zu bannen versucht, indem sie sich mühte, einen Dauerzustand europäischer Ohnmacht durch bewußte Gegenschaltung der völkischen Kräfte zu schaffen. Ihrem schärferen und geschulteren Blicke galt das Europa, das sie fürchtete, als durchaus beachtliche politische Wirklichkeit. Dennoch gibt es heute noch „Europäer“, die über die Grenzen von Kantonen und Staaten nicht zu Europa finden können, denen ein allzu eng umrissenes Vaterland den Ausblick auf das größere Mutterland versperrt. Wir in Europas Mitte, dem Herzen des Kontinentes und seiner großen Schlagader zwischen Berlin und Rom näher als andere, haben in den letzten Jahren Europa als lebendige Tatsache so stark erlebt, daß wir einer theoretischen Beweisführung nicht bedürfen.

Wenn man so rechtens von Europa sprechen darf, dann auch von seinem Gegner im Osten. Schon Spenglers scharfer Blick hat erkannt, daß am Rußland der Romanows nur die Fassade abendländisch war; daß diese Erde nicht zu Europa gehört, sondern „Niemandland“ zwischen den Fronten ist, hat der Rückfall in die ursarmatischen Lebensformen der Sowjetwelt gezeigt. Gerade die Unfähigkeit der nahöstlichen Völker, sich eine eigene Hochkultur zu schaffen, bewirkt, daß dieser riesige Nahraum die kolonisierenden Kräfte Europas naturgesetzlich ansaugt; ihnen widerstrebt die Wildnis der endlosen Steppen. Unser gegenwärtiger Krieg im Osten ist eine entscheidende Phase in diesem sich durch die Jahrtausende ziehenden Kampf der Kontinente.

Gleicht, von Westasien aus betrachtet, das altkultivierte Abendland einem nach Osten weit offenen Sack voll guter Beute, die nomadische Raublust wohl locken konnte, so hat umgekehrt die gleich offene Weite des fruchtbaren Löß- und Schwarzerdebodens seit alters die europäischen Bauernvölker zur Siedlung und Landnahme eingeladen. Von Ost und West, quer durch Eurasiens oft und oft durchgezogene Fluren, zieht sich, geographisch und geopolitisch bedingt, eine Schicksalslinie höchsten Ranges auf den Spuren historischer Heeres- und Völkerzüge. Ihre Gesamtheit bildet das fachwissenschaftliche Ausgangsmaterial für unsere Untersuchung in Gestalt der realen Belege für den vieltausendjährigen Kampf im Osten.

Übersichtlicher und lebendiger aber als die trockene Untereinanderreihung in einer Zeittafel ist das Schaubild; es hilft, den zeitlichen Verlauf dieser gewaltigen Auseinandersetzung zu überblicken. Seine Achse bildet ein Zeitstrahl mit den Marken der fünf untersuchbaren Jahrtausende; quer zu ihm stehen, als Pfeile eingetragen, die geschichtsbekannten großen Heeres- und Völkerzüge, in ihren zugeordneten Zeitpunkten nach Größe und Richtung eingesetzt — rechts die nach Osten, links die nach Westen zielenden; ihre Gesamtheit, inhaltlich von der Zeittafel nicht unterschieden, gibt ein lebendiges Abbild des weltgeschichtlichen Vorganges. An ihm muß es sich entscheiden, ob es sich um einen einheitlichen, mit säkularer Langsamkeit verlaufenden Vorgang handelt, dem auch unser Krieg im Osten angehört — oder um ein Gemenge innerlich beziehungsloser Einzelgeschehnisse. Es gibt dafür ein untrügliches Kennzeichen: die Verteilung der Einzel-elemente des Bildes; wenn die den Zeitstrahl querenden Pfeile regellos oder zufällig-gleichmäßig über das Bild verstreut sind, dann bilden sie einen gesetz- und

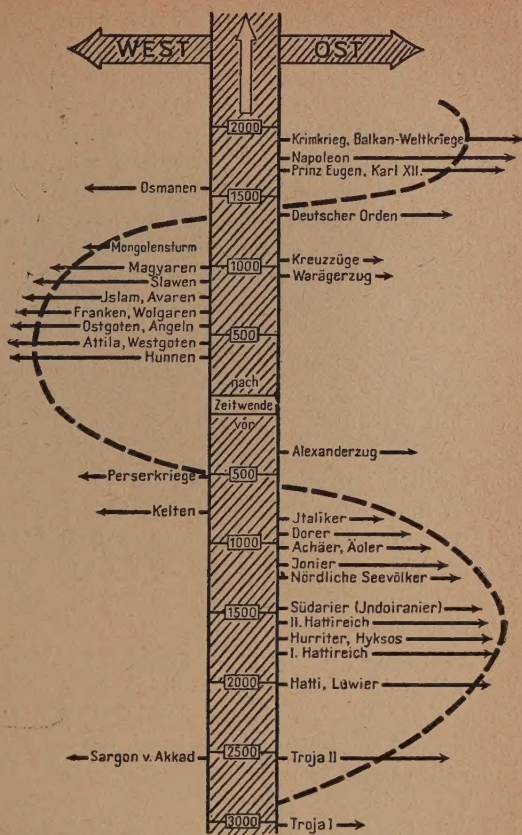
regellosen Vorgang ab; liegen sie aber geordnet, so untersteht das Ganze einem ordnenden Gesetz, einer höheren Notwendigkeit.

Schon der erste Blick auf das Schaubild zeigt, daß von einer regellosen Verteilung der Pfeile nicht gesprochen werden könnte; es heben sich vielmehr deutlich drei Gruppen von gehäuften Pfeilen gleicher Richtung ab. Folgen wir dem Zeitstrahl von unten nach oben, so stoßen wir zunächst auf eine Gruppe frühzeitlicher Ostzüge, die sich um etwa 1500 v. d. Ztr. häufen. Ihr folgt, um etwa 750 n. d. Ztr. kulminierend, eine nicht minder typische Gruppe ausgesprochener Weststöße; nach 1600 n. d. Ztr. setzt, sie ablösend, eine dritte, bis jetzt erst zur Hälfte durchlaufene Phase wiederholter Ostzüge ein.

Diese unverkennbare Gliederung beweist mit der dem Schaubilde eigenen Klarheit, daß es ein Ganzes in seinen wechselnden Phasen darstellt

und ein über Äonen wirkendes Gesetz versinnbildet. Um es zu finden, muß der den Verlauf kennzeichnende „Gang“, die Zeitkurve, gesucht werden. Das Gebilde, um das es geht, besteht aus parallelen und antiparallelen Pfeilen; jeder stellt für sich, nach Größe und Richtung, einen realpolitischen Vorgang, einen Macht- und Grenzverschiebungen verursachenden Zug dar; antiparallele Pfeile, die etwa gleichen Zeitpunkten zugehören — und daher einander auf den beiden Zeitstrahlseiten gegenüberstehen —, heben sich in ihren politischen Wirkungen auf.

Dies ist besonders eindrucksvoll zu sehen im „Haltepunkt“ um 500 v. d. Ztr.; ihm gehen die gegenläufigen Wanderungen der Dorier und Italiker auf der einen, der Kelten auf der anderen Strahlseite voran, und hinter ihm steht das offensichtliche Gegensatzpaar der Perserkriege und des Alexanderzuges. Ähnlich verhielt es sich 2000 Jahre später, als der Osmanensturm bei Wien abgewehrt und durch die Siege Prinz Eugens von Savoyen in Rückzug verwandelt wurde, während gleichzeitig der „tolle Schwede“ Karl XII. tief in Rußland mit dem Zaren Peter I., dem damaligen



Repräsentanten der anderen Ostmacht, kämpfte. Da das eine vom anderen aufgehoben wird, vollzieht sich in solchen Zwischenphasen außer dem Hin und Her nichts Bleibendes; selbst große Erfolge, wie jene Alexanders, können nichts Wesentliches erwirken; er hat zwar eine Welt im Osten erobert, aber sie ist in den Diadochenreichen geblieben was sie war und nicht europäisch geworden. Dieses Kennzeichen mangelnder Wirkungstiefe eignet jenen Epochen, die zwischen den auffälligeren Gruppen gehäufte paralleler Pfeile stehen. In diesen nur hat das Geschehen einheitliche Richtung und höheren, bleibenden Rang. Die Südarier haben um 1500–1200 v. d. Ztr. wirklich, und auf lange Zeit, Iran und Indien zu einer Heimat für weiße Menschen gemacht; die Ostgermanen, die zur klassischen Völkerwanderzeit in Europa einfielen, haben wirklich diesem Erdteil ein neues Gesicht gegeben. Unserer Zeit fällt dies für den Osten zu.

Entscheidende Bedeutung kommt nun dem Umstand zu, daß dieser Gang des Schicksals zuerst nach Ost, dann nach West und nun wieder nach Ost weist. Streichen wir aus dem Schaubilde die sich wechselweise aufhebenden, etwa gleichzeitigen Einzelzüge, so heben sich die zwischen den erwähnten drei Gruppen liegenden pfeilleeren Haltephasen deutlicher ab. Damit gewinnen wir das Bild der gesuchten Kurve, das Abbild des vermuteten Gesetzes. Es ist eine Schwingung, ein Pendelgang. Er zeichnet ein weltgeschichtliches Gesetz: Die Geschichtsberührung zwischen Europa und Westasien erfolgt nach einer periodischen Schwingung, in Form von abwechselnd nach Ost und West weisenden Gruppen von Stößen und Gegenstößen.

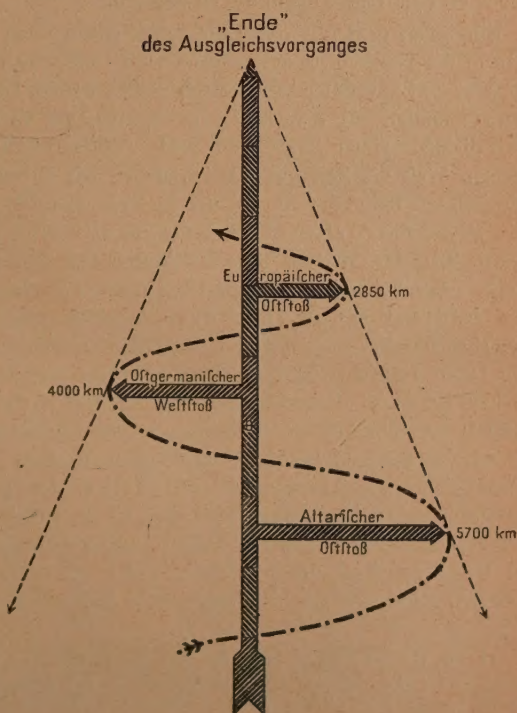
Was bedeuten, geschichtlich betrachtet, die Ausschläge dieses imaginären Pendels, dessen Takt die wechselvolle Geschichte des euroasiatischen Raumes beherrscht? Sie kennzeichnen die Verlagerung der wirklichen, lebendigen Grenze zwischen den feindlichen Kontinenten, die wenig mit der starren, unlebendigen Grenzziehung der Erdkunde gemein hat; eine empfindliche Marke, schwankt sie um jene Gebiete, in denen vorschiebender und rückhaltender Druck sich die Waage zu halten trachten. Die Pendelkurve, die wir gefunden, ist der Zeigergang eines Null-Instrumentes, der über Siege und Niederlagen entscheidet. Was aber vollzieht sich längs dieser weltgeschichtlichen Linie? Der Ausgleich, die kämpferische Auseinandersetzung zwischen den völkischen Mächten, die im geopolitischen Hilfsbilde in den Begriffen „Europa“ und „West-Asien“ als raumbundene Kontinentalkräfte in Erscheinung treten.

Als ein Ausgleichsvorgang unter unzähligen anderen steht auch der Kampf um Eurasien unter dem Gesetz, dem alle Ausgleichsvorgänge unterworfen sind: sich im Wechselspiel von Spannung und Trägheit in Form einer gedämpften Schwingung zu vollziehen. Die Spannung, die hier wirkt, lebt in den aufstrebenden Völkern, die sie gegen die Trägheit der Besitzenden aufruft; und da jeder Sieg des einen den andern in die Rolle des künftigen Aufrührers zwingt – solange noch beide Gegner kampffähig bleiben –, schwankt der Zeiger des Schicksals ungeheuren Pendelschläges hin und her: von Ost nach West, von West nach Ost. Das ist der „Gang der Geschichte“, am Beispiel der feindlichen Nachbarn Europa und Westasien aufgezeigt.

Die Methodik, die wir benutzten, ist streng induktiv; wir sind nicht von vor-

gefaßten Grundsätzen ausgegangen, wir haben nicht die bekannte Geschichte nach Belegen für solche durchsucht. Wir haben uns umgekehrt vom historisch Gesicherten führen lassen, es gesammelt, schaubildlich dargestellt und uns darauf beschränkt, nach einem in den Naturwissenschaften wohlbewährten Verfahren jenes Gesetz herauszuschälen, das auf Grund der offenkundig nicht-zufälligen Verteilung der abbildenden Elemente vermutet werden mußte. Unser Verfahren ist in den Grenzen der Tatsachenforschung geblieben. Mag das Ergebnis in manchem überraschend erscheinen, so steht es doch nicht vereinzelt; denn die Erkenntnis, daß es große, weitreichende „Gänge“ und Schicksalsverflechtungen gibt, ist Gemeingut aller Historie und richtiger Kern in den historionomischen und kulturmorphologischen Systemen. Die Einwände, die gegen diese gerichtet werden – es genügt, den vielumstrittenen Namen Oswald Spenglers zu nennen –, beziehen sich nicht auf diesen Grundsatz, sondern auf seine übertriebene oder sonst anfechtbare Art der Anwendung im einzelnen. Daß im Geschichtlichen, als in einem wahrhaft Lebendigen, Rhythmen walten, haben Goethe und Nietzsche eindringlich genug gezeigt; wir haben den Kreis der Beziehung erweitert, indem wir den Schwingungsvorgang als Ausgleicherscheinung widerstreitender Kräfte und Spannungen deuten und damit einer sehr viel größeren Gruppe wohlbekannter, natürlicher Gesetzmäßigkeit eingliedern konnten.

Wie jede Schwingung, ist auch diese durch Schwingungszeit und Schwingungsstärke bestimmt; die erste Halbphase frühzeitlicher Oststöße – „südarische Ostwanderung“ – liegt zwischen 3000 und 500 v. d. Ztr., umfaßt also 2500 Jahre; die nächste Halbperiode der ostgermanischen Völkerwanderzeit reicht von 500 v. d. Ztr. bis etwa 1300 n. d. Ztr., also über 1800 Jahre; dadurch sind die Zeitwerte beider Halbschwingungen festgelegt. Die Reichweite der beiden charakteristischen Vorstöße und damit die Schwingungsstärke ergibt sich aus den folgenden Werten: Der Oststoß der Südarier ging vom nördlichen Mitteleuropa über 5700 km bis an den Indus; der Weststoß der Hunnen drang von Südrußland über 4000 km bis Châlons-sur-Marne, und ebenso weit trug der Sprung der Vandalen und Westgoten von der Ukraine nach Spanien.



Trägt man diese Zeit- und Längenwerte auf, so erhält man das maßgerechte Bild der Schwingungskurve; es ist anders als das dem Techniker geläufige Bild einer gedämpften Schwingung — und zwar darin, daß durch gleichmäßiges Abnehmen beider Richtwerte die Schwingungsform, lediglich sich verkleinernd, erhalten bleibt. Zieht man durch die Scheitelpunkte Linien, so treffen diese in einem noch fernen Abstand den Zeitstrahl — dort, wo der Ausgleichsvorgang von selbst und unwiderruflich bei ungestörtem Ablauf endet. Nach demselben Gesetze scheinen auch andere natürliche Ausgleichsvorgänge abzurollen, wie etwa die in ihrer inneren Mechanik noch unerforschten, mit Lichtschwankungen verknüpften Pulsationen der jungen Sonnen während ihres Cepheidenstadiums¹⁾.

Setzt man voraus, daß auch die dritte Halbperiode sich dem Gesetze der ihr vorangegangenen fügen wird — eine zwar wahrscheinliche, aber nicht unbedingt sichere Annahme —, dann würde sie etwa 1250 bis 1300 Jahre umfassen. Ihre Kulmination würde sehr genau in unsere Gegenwart fallen; die Größe der Zeit, in die wir gestellt sind, wird damit eindrucksvoll bestätigt. Die Reichweite des europäischen Vorstoßes in den Osten würde sich, nach demselben Kurvengesetz, auf 2850 km belaufen; Kreise mit diesem Halbmesser, von den Brennpunkten Europas aus gezogen, würden weit über Suez und den Kaukasus längs des Urals als Marke der künftigen europäischen Ostgrenze laufen; doch muß betont werden, daß — da nur zwei Vergleichswerte vorliegen — das vorhandene Material nicht ausreicht, um mehr als eine vage Andeutung zu ergeben.

Eines aber darf mit voller Sicherheit entnommen werden: die Tatsache, daß der Strom des Geschehens seit langem wieder ostwärts fließt und daß seine Wucht in unserer Zeit zweifellos ihrem Höchstwert zustrebt. Daraus folgt: Die Zeit ist mit uns — anders als die Gegner es meinen, die darunter statt lebendigformender Wirklichkeit einen Kraft und Stoff verbrauchenden, mechanischen Ablauf verstehen. Weil die Zeit mit uns ist, stehen wir auf der jetzt für Angriff und Sieg bestimmten Seite, haben wir die besseren Männer, die erfolgreichen Führer und die schärferen Waffen. Was heute im Herzen unseres einfachsten Soldaten erwacht ist: das Wissen, um das Mutterland Europa zu kämpfen und so Mitvollstrecker höheren Schicksals zu sein — es findet im Gang der Ausgleichskurve, die heute Europa im Vorstoß zeigt, eine klare, an nachprüfbarer geschichtlicher Vergangenheit erhärtete Bestätigung. Und noch eines: Was heute sich im Osten vollzieht, ist kein ephemeres Hin und Her. Es hat höchsten geschichtlichen Rang; es entspricht dem großartigen Wanderzug der Altarier nach Iran und Indien um 1500 v. d. Ztr. und dem Aufbau eines neuen Europa durch das fränkische Schwert im 8. Jahrhundert n. d. Ztr., stellt sich somit als dritter zu den beiden größten und stolzesten Augenblicken der europäischen, gesamt-arischen Geschichte. Weil dem so ist, spürt jeder Mann auf unserer Seite, Überfeinerte und Stumpfe vielleicht ausgenommen, daß der Sieg unser ist — nicht als Gnadengeschenk des Schicksals, sondern als Lohn einer uns in unserer Zeit aufgelegten Mühe und geschichtemachenden Leistung.

1) Ein Großsterntypus, bei dem nach der Entdeckung Leavitts die Lichtwechselperiode in bestimmtem (logarithmischem) Zusammenhange mit seiner Helligkeit, Leuchtkraft und Größe steht; benannt nach seinem ersten Vertreter, Delta Cephei (Hellstern im Sternbild des Cepheus).

Darf diese Betrachtungsweise so einen geschichtskritischen Beitrag zur Deutung unserer Gegenwart geben, so ist damit ihr Inhalt noch nicht erschöpft; auf die fünf Jahrtausende der bekannten Geschichte angewendet, ermöglicht sie es, die sich entsprechenden Phasen, ihre Gestalter und Gestalten untereinander in eine fruchtbare Beziehung zu setzen und so die trockenen Zahlen der Geschichte lebendig zu machen.

Das Frührot des ausgehenden dritten Jahrtausends v. d. Ztr. fällt auf die altarischen Streitwagenvölker¹⁾, die quer durch die eurasische Tiefebene über Wolga²⁾ und Kaukasus³⁾ nach Kleinasien, ins Zweistromland, über Palästina, nach Iran und Indien und im Hyksos-Sturm⁴⁾ bis an den Nil kamen. Schon vor ihnen hatten längstvergessene Seewikinger uralte Stützpunkte, Wallburgen und Kastelle⁵⁾ im östlichen Mittelmeer gegründet, von denen die Hochstadt Troja durch den viel späteren Kampf der Achäer mit den Dardanern berühmt wurde. Ihr Andenken ist im Reiche des Minos, dessen Schätze in Phaistos, Knossos und Hagia Triada gehoben wurden, sagenhaft geworden. Dürfen diese frühen Völker, die Hatti, Hurri und Mitanni, die Luwier, Thraker und Teukrer und andere, von denen wir nicht einmal mehr den Namen kennen, als Träger des Vor- und des Hauptstoßes angesehen werden, so können die in Hieroglyphen- und Keilschrifttexten bezeugten nordischen Seevölker der Amarna-⁶⁾ und der Ramessidenzeit⁷⁾ als Nachfolger gelten. Mit den Ioniern, den Achäern Homers, den Dorern und Italikern endet diese frühgeschichtliche Phase eines weit nach Osten vorgetragenen Schwunges.

Schon um das Jahr 800 v. d. Ztr. zeigen sich Gegenströmungen; nachdem schon der Lebensraum der Großsteingrableute von östlichen, in Einzelgräbern bestatteten Einwanderern durchsetzt war, tauchen keltische Eroberer am Rhein, in Gallien, auf den gälischen Teilen Britanniens auf. Assur und Babel holten die westasiatischen Eroberungen der Altarier zurück; Meder und Perser lösen sie im geschichtslosen Augenblicke ab, ohne den asiatischen Charakter des Landes verändern zu können. Zweimal greifen die achämenidischen Großkönige über den Hellespont; im Gegenstoß dringt die makedonische Phalanx an Nil und Indus.

Indes nun die Stürme aus Ost und West abflauen, wächst im „windstill“ gewordenen Raum des Mittelmeeres das altrömische Reich, sich um Rom und Byzanz aufgliedernd und hinter dem Limes langsam erstarrend. Auf ihn drücken von Ost und Nord erwachende germanische, skythisch-getische Völker. Jenseits der Steppen und himmelhohen Berge treiben nomadische Rossezüchter Innerasiens ihre struppigen Pferdchen nach Altväterbrauch zu Raub- und Beutezügen in das fruchtbare, hochkultivierte Ackerland der Chinesen — so lange, bis auf den Befehl des Schi Hoang-Ti die gewaltige Gelbe Mauer, 20 Millionen Raummeter Stein und Ziegel beinhaltend, gebaut war; an ihr brach sich die Hunnenwoge und rollte, sich umwendend, nach Westen; sie verschlang zuerst die Turkmenen und Tataren, dann die Germanenreiche in Südrußland; um 350 n. d. Ztr. hatte sie die Ukraine erreicht.

1) Archiv f. Orientforschg. Berlin (1931). VI. S. 217ff.

2) Wolga, sanskr. vari, ion. varas = Wasser.

3) Kaukasus zu lit. kukara = hohe Berge.

4) Vgl. hierzu Schmökel, „Die ersten Arier im Alten Orient“ (Kabitzsch, Leipzig 1938). S. 16 u. a. a. O.

5) Sie werden nach ihnen „castellani“ genannt.

6) Amenhotep III. und IV. (= Echenaton).

7) Um 1200 v. d. Ztr.

Aufstehend von ihren Bauernsitzen auf schwarzer Erde, strömten die Völker mit und nach den hunnisch-turkmenischen Horden nach West und Südwest; unter ihrem Ansturm zerbrach der Limes — die Völkerwanderung hatte begonnen. Indes die Hunnen nach Attilas Tode sich auflösen, entstehen nun die vergänglichen Germanenreiche Europas; Alarich der Westgote, Thidrekr — sagenberühmt als Dietrich von Bern — und seine Ostgoten, Alboin der Langobarde, Vandalen, Burgunder und Franken ziehen durch die Geschichte. Im Osten brechen Awaren und Wolgaren ein. Das Merowingerreich erhebt sich als Keim eines neuen Europa. Da folgt der letzte, gefährlichste Stoß: Der Islam, der schon Persien und Palästina, Ägypten, Marokko und Spanien verschlungen, greift über Kleinasien und die Pyrenäen umfassend das Abendland an; fast wäre es zum Kalifat Frankistan geworden, hätte nicht Karl Martell, der fränkische Hausmeier, 732 bei Tours und Poitiers die Zange des Gegners zerbrochen; mit den Magyareneinfällen, die Ottos des Großen Sieg am Lech beendete, schließt die frühmittelalterliche Epoche ab.

Die „Windstille“ im europäischen Raum läßt das Deutsche Reich erblühen; die große Zeit der Sachsenkaiser, der Hohenstaufen beginnt. Was jetzt sich in ost-westlicher Richtung vollzieht, wird durch Gegenwirkendes wieder aufgehoben: die Slaweneinwanderung durch die Ostpolitik der deutschen Kaiser, der Kolonisationsvorstoß der Deutschordensritter durch den schicksalsbegünstigten Aufstieg Polens; was Waräger eroberten, geht später an Tataren verloren. Der Leerlauf der Kreuzzüge wiederholt sich im gleich wirkungslos bei Liegnitz endenden Mongolensturm; beide hätten, zu anderer Zeit vorgetragen, Geschichte machen können. Schrittweise müssen nach der Schlacht am Kahlenberg die Ostmächte aus den eroberten Positionen wieder heraus. Denn nun beginnt, im Schatten Prinz Eugens, die neue Phase sich immer verstärkender Ostvorstöße; sie kündigt sich an in der phantastischen Gestalt Karls XII., dessen blaue Reiter nach Narwa und Poltowa vordringen. Rußland, noch unter Peter I. und der großen Katharina eine gefürchtete Militärmacht, kann in den Kriegen Friedrichs des Großen keinen Ausschlag geben; es ist vom Schicksal bereits in die Verteidigung gedrängt. Als Napoleon im Winter 1812 den Endkampf — unwissend größeren Verhängnisses — eröffnet, konnte zwar dem Sieger von Smolensk noch kaum anderes beschieden sein als der Rückzug aus dem brennenden Moskau über das Eis der Beresina; auch der Krimkrieg war noch ein Vorstoß. Selbst als im ersten Akt des Weltkrieges die russische Dampfwalze in die podolischen Sümpfe zurückrollen mußte, zerbrach nicht Rußland, sondern nur seine Fassade und der morsche Zarenthron; seither zeigt es uns sein ungeschminktes Antlitz. Die Türkei, die Andermacht des Ostens, ist nach dem Verlust des Balkans und der Südprovinzen auf Kleinasien zusammengeschrumpft. Nun geht es um die Entscheidung im Osten für das beginnende Aion.

Nach den Siegen über Polen, im Norden, Westen und Südosten liegt die Wetterwolke wieder dunkel und zukunftssträchtig über Eurasiens ewigem Kampffeld. England ist dabei in die Rolle eines Zuschauers gedrängt; unfähig, selbst durch seinen Verrat an Europa den Ablauf des seinem Eingriff entrückten Geschehens im Osten zu beeinflussen, läuft es Gefahr, selbst unter die Räder zu kommen, die es rückwärts rollen lassen wollte. Wieder wird der Kampf um die Alte Welt zwischen den

alten Gegnern ausgetragen. Es ist von hohem Reiz, die Entsprechungen und Parallelen, aber auch die zeitbedingten Unterschiede zu betrachten, die zu vertieftem Verständnis der Gegenwart aus dem Vergangenen verhelfen.

Wesentlich ist zunächst die pendelnde Umkehrung der Stoßrichtung, die Antiparallelität der Lagebeziehungen; die klassische Völkerwanderung schuf, von Osten kommend, im äußersten Westen — Frankreich — ein neues Europa; wir erleben in den Siegen im Osten die Rückeroberung des früher Verlorenen; schon beginnt der Wiederaufbau abendländischer Kultur in Weißrußland und in der Ukraine — dort, wo alte Germanenreiche standen, die im Hunnensturm zerfallen waren, erwacht heute im Gegenschwung des Schicksals neues Leben. Wie 450 n. d. Ztr. Attila, die Gottesgeißel, hat 1812 Napoleon, der Korse, im Zwange größeren Geschehens den großen Zug gewagt — jener nach West, dieser nach Ost; der Zug der Grande Armée wiederholte gegenläufig den Einbruch des hunnischen Völkerheeres, und die napoleonehörigen Rheinbundfürsten und Scheinkönige entsprachen dem Gefolge germanischer Lehensträger um Attila. Die kurzlebigen germanischen Reiche auf antikem Boden, wie das der Ostgoten, scheinen uns in wesentlicher Beziehung zum gleich vergänglichen Zweiten Deutschen Kaiserreich zu stehen; Meister Hildebrand, der sagengerühmte Waffenmeister gotischer Könige, erinnert in manchem an die Reckengestalten Bismarcks und Hindenburgs. An die unmittelbare Gegenwart aber mahnt der Westvorstoß des Islams 711; wie er damals von Spanien, dem Westzipfel Europas, her, bedroht seit 1917 der Bolschewismus gleich weltumfassenden Anspruches vom Osten her das Abendland. Die geschichtsentscheidende Tat des Führers, der Angriff vom 22. Juni 1941, der die sprungbereiten Sowjetarmeen im letzten Augenblick zurückschlug, findet ihr ranggleiches Gegenstück in der Rettung des Abendlandes durch Karl Martell bei Tours und Poitiers; seit 732 war kein gleich großer Augenblick im Leben der Alten Welt.

Diese Hinweise auf das über die Zeiten und Räume Verbindende müssen im Rahmen dieser Ausführungen genügen; wer mehr suchen und finden will, möge dabei nicht übersehen, daß — anders als Nietzsche es träumte — die Geschichte keine Wiederkehr des Gleichen, kaum von Ähnlichem kennt und daher auch nicht in starre Perioden gegliedert ist. Was als großes, gangregelndes Gesetz untergründig das bunte, wechselvolle Spiel der Formen und Gestalten an der lebendigen Oberfläche lenkt, ist weder dunkles Fatum noch blindes Abrollen, sondern selbst Folge höherer Naturgesetzmäßigkeit, Lebensrhythmus im Daseinskampf der Kontinente. Wohl gilt, daß es jeden unausweichlich in seine Zeit, vor ihre Probleme und Aufgaben setzt — aber wie er sie in diesem epochalen Rahmen erfüllt, liegt nur bei ihm. Dies gilt in ganz besonderem Maße für unsere Generation, die in die Jahre der Entscheidung gestellt ist und sich im härtesten Schicksalszwang zu bewähren hat, dem keine politische Kunst sie hätte entziehen können. Noch streiten im Osten die Heere; unaufhaltsam aber kommt das Ende dieses Kampfes: der Tag, an dem die Verheißung von heute Gewißheit und Wirklichkeit wird.

RUDOLF KROHNE

Ozeanische Kriegführung II

Das Gesetz ozeanischer Raumüberwindung, deren wesentliche Merkmale wir herauszuarbeiten versuchten¹⁾, fordert als Kerntyp einen Waffenträger, der die hohe See halten kann. Diese Forderung erfüllt auch unter den modernsten Möglichkeiten der Technik allein das Kriegsschiff in der Größenordnung vom Schlachtschiff bis zum Leichten Kreuzer (Hilfskreuzer) und (nur mit Einschränkung) Zerstörer. (Vom U-Boot als ozeanischen Waffenträger wird später ausführlich die Rede sein.) Denn: Um ozeanische Räume operativ zu überwinden, bedarf es eines Waffenträgers, der allen Witterungsbedingungen der hohen See gewachsen ist, ohne seine Kampfkraft entscheidend einzubüßen. Die beiden aus dem Grundgesetz abgeleiteten Begriffe Aktionsradius und Geschwindigkeit in ihrer technischen Konsequenz erhärten diese Forderung zu einer unerbittlichen Notwendigkeit. Der Aktionsradius muß in einem gesunden Verhältnis zur geforderten Raumüberwindung stehen, ja, er muß einen ausreichenden Spielraum lassen für das freie Operieren im Seeraum mit allen möglichen Überraschungen. Die Geschwindigkeit soll die durch den Aktionsradius gegebenen Möglichkeiten ausnutzen, d. h. so bemessen sein, daß sie ein Ausweichen vor überlegenen Feindstreitkräften, die Jagd (und Vernichtung) schwächerer Feindkräfte und die räumliche Handlungsfreiheit im Gefecht mit gleichstarken Streitkräften zuläßt. Aktionsradius und Geschwindigkeit eines hochseetüchtigen Kriegsschiffs erfordern erhebliche Schiffsabmessungen für leistungsfähige Maschinen und Brennstoffreserven (abgesehen von der Unterbringung und den Verpflegungsvorräten ihrer Bedienungsmannschaften). Aber das ist noch nicht alles. Ein Waffenträger in ozeanischer Raumweite muß auf jeden Angriff aus der Luft, auf und unter dem Wasser gefaßt sein. Das ist gleichbedeutend mit einer vielseitigen, im höchsten Maße leistungsfähigen Bewaffnung, die ihrerseits eine zahlreiche Bedienung und ausreichende Reserven an Kampfmitteln (Munition) erfordert, für die wiederum Platz geschaffen werden muß, und die sich damit ebenfalls auf die Größe des Schiffstyps auswirkt.

Wir sehen, wie sich aus dem Problem ozeanischer Raumüberwindung und ihrer Gesetze mit unerbittlichem Zwang eine Verhältnisformel für den Kerntyp des Hochsee-Kriegsschiffes (beim heutigen Stand der Technik) herauschält. Trotz aller auch denkbaren Variation (je nach der beabsichtigten operativen Verwendung) ist diese Formel aus den Begriffen zusammengesetzt „Aktionsradius + Geschwindigkeit + Bewaffnung“.

Das Ziel jedes Kampfes auf hoher See ist die Versenkung des Gegners. Er soll an der Raumweite des Ozeans selbst zugrunde gehen! Nur der Gegner ist mit Sicherheit endgültig ausgeschaltet, der auf dem Grund des Meeres liegt. Selbst ein schwer beschädigter Waffenträger, der den rettenden Hafen und das Dock erreicht, kann innerhalb von Monaten wieder im Kampf stehen. Ein Neubau dagegen braucht sehr viel mehr Zeit, Rohmaterial, Arbeitskräfte und eine ausgebildete und eingefahrene Besatzung. Wie wird die Versenkung erreicht? Durch Be-

¹⁾ Siehe Z. f. G., 1942, S. 170.

schädigung der Unterwasseraußenhaut, wobei das Leck und damit der Wassereintrich größer sind als die Lenzmittel (d. h. die Pumpvorrichtungen) und das Schottensystem (d. h. die wasserdichte Einteilung des Schiffskörpers), die das Schiff schwimmfähig erhalten könnten. Die sofortige Versenkung ist natürlich der Idealfall. Eben deshalb wird sie stets angestrebt, darf aber nicht als Regel gelten. Die Versenkung kann mit größerer Wahrscheinlichkeit auf dem Umweg über Minderung von Aktionsradius und Geschwindigkeit erreicht werden. Ein Waffenträger, dessen Aktionsradius (z. B. durch Unterwassertreffer in der Back, wobei die Schotten bei voller Geschwindigkeit dem Druck des Wassereintrichs nicht mehr standhalten könnten) herabgesetzt sind, geht in der Regel im wahrsten Sinn des Wortes an der ozeanischen Raumweite zugrunde, sofern ihm nicht wirksame Entlastung und Befreiung vom Gegner geboten werden können. Mag einem solchen Kriegsschiff seine volle bedrohliche Kampfkraft durchaus erhalten geblieben sein, so werden das größte Geschick der Führung, die beste Besatzung und der größte Heldennut die schließliche Versenkung doch nicht abwenden können (Schlachtschiff „Bismarck“!). Dagegen kann sich ein Waffenträger, dessen Aktionsradius und Geschwindigkeit voll intakt geblieben sind, bei einigem Glück und hohem Können von Führung und Besatzung auch dann dem Feind entziehen und in den Stützpunkt oder den Schutz eigener Waffenträger retten, wenn seine Waffen (z. B. Geschütztürme) weitgehend ausgefallen und Oberdeck wie Aufbauten grimmig zerzaust sind. Diese Andeutungen mögen genügen, um einige grundlegende Thesen einzuleiten:

1. In der ozeanischen Raumweite sind Aktionsradius und Geschwindigkeit die wichtigsten Kampfmittel des Waffenträgers. Sie sind es, welche die Waffen im richtigen Zeitpunkt und in günstiger Position überhaupt erst zum Tragen bringen können! Ihre Leistungsfähigkeit und ihr Schutz ist also das oberste Gebot bei der Entwicklung des Waffenträgers.

2. Diesen Schutz sollen die „Standfestigkeit“ und „Schwimmsicherheit“¹⁾ erfüllen. Die „Standfestigkeit“ wird durch geeignete Panzerung erreicht (Panzerung der Außenhaut im Bereich aller für Aktionsradius und Geschwindigkeit wesentlichen Schiffsteile wie z. B. Maschinenanlage und Munitionskammern und Horizontalpanzerdecks gegen Artilleriebeschuß und Fliegerbomben), — die „Schwimmsicherheit“ durch eine möglichst weitgehende wasserdichte Unterteilung des Schiffskörpers (das Schottensystem) in Verbindung mit einer leistungsfähigen Lenzeinrichtung.

3. Eine Bewaffnung, die zu diesen Grundforderungen nicht in einem gesunden Verhältnis steht, ist in der Regel wertlos, weil sie in der ozeanischen Weite, wenn überhaupt erfolgreich, nur mit dem Verlust des eigenen Waffenträgers zum Ansatz gebracht werden könnte.

Gestützt auf diese Thesen dürfen wir für den ozeanischen Waffenträger die folgende Formel aufstellen:

$$\left. \begin{array}{l} \text{Wert des ozeanischen} \\ \text{Waffenträgers} \end{array} \right\} = \begin{array}{l} \text{Aktionsradius} + \text{Geschwindigkeit} + \text{Bewaffnung} \\ - (\text{Standfestigkeit} + \text{Schwimmsicherheit}) \end{array}$$

1) Der Begriff „Sinksicherheit“, der vielfach gebraucht wird, ist irreführend, weil das Gegenteil von dem gemeint ist, was er besagt: denn das betreffende Schiff soll nicht mit Sicherheit sinken, sondern mit Sicherheit schwimmen.

Gerade der scheinbare Widersinn dieser Formel — wonach Standfestigkeit und Schwimmsicherheit, von deren Wichtigkeit wir uns eben erst überzeugt haben, von den drei ersten Werten abgezogen werden sollen — offenbart uns die Schwierigkeit des Problems für den Schiffbauer. Denn: Aktionsradius und Geschwindigkeit streben nach einem leichten, schlanken Schiffskörper mit ausgedehnten Maschinenräumen. Die Bewaffnung (einschließlich Befehlsstellen, Zentralen, Lagerung und Förderung der Munition, Befehlsübermittlung) strebt nach freiem Schußfeld, weiter Sicht, kürzestem Weg, Konzentration und Übersichtlichkeit. Aber Standfestigkeit und Schwimmsicherheit wünschen einen gedrungenen und denkbar massiven Schiffskörper, den sie mit Seitenpanzern und Panzerdecks weitgehend verstärken und durch möglichst viele massive Schottenwände und Lenzrohre unterteilen und sichern möchten. Jeder Raum ist ihnen zu groß, alle Verbindungswege sollten lieber wegfallen, kein Panzer ist stark genug. Hier Sicherheit über alles! Dort Kampfkraft über alles! Wer hat recht? Nun, jeder ozeanische Waffenträger ist ein Kompromiß aus dieser Formel, aus Ehrgeiz und Vorsicht. Dieser Formel muß allerdings noch jener Faktor hinzugefügt werden, der ebenso selbstverständlich scheint wie er schwer erreichbar ist: Die Seetüchtigkeit! Auch bei grober See oder Sturm sollen Aktionsradius und Geschwindigkeit möglichst weitgehend nutzbar bleiben und die Waffenverwendung nicht behindert werden. Wer es nicht erlebt hat, kann sich von der Gewalt der See keine annähernd richtige Vorstellung machen. Die ruhige Lage in der See wird bei schwerem Wetter ohnehin für jedes Schiff problematisch. Ein Waffenträger, der beispielsweise ungenügend stabilisiert ist und durch schwer gepanzerte Geschütztürme und Kommandoaufbauten „topplastig“ werden muß, befindet sich hinsichtlich seiner Seetüchtigkeit in einer schwierigen Lage. Wenn er nun gar noch im Rahmen der Kriegsaufgabe (statt wie ein weit besser ausgelastetes Handelsschiff sich auf günstigeren Kurs zur heranrollenden See zu legen oder dem Schlechtwetterzentrum auszuweichen oder gar beizudrehen) trotz schwerer See und Orkan gegenangehen oder gar hohe Fahrt halten soll, so treten Schwierigkeiten auf, die bei einem nicht vorzüglich konstruierten Waffenträger kaum mehr zu meistern sind. Schon bei grober See können z.B. die Geschütztürme der Back durch die über das Vorschiff (wie über eine Hafenaußenmole) hinwegbrausenden schweren Brecher „absaufen“. Das Schiff holt bei Dwars = (seitlich einkommender) See infolge seiner Topplastigkeit so stark über, daß an ein sicheres „Abkommen“ der Artillerie nicht mehr zu denken und der Wert des Waffenträgers im Gefechtsfall damit in Frage gestellt ist. Es würde zu weit führen, wollten wir dieses Problem und seine praktischen Konsequenzen hier weiter verfolgen. Begnügen wir uns mit der Feststellung, daß auch dieses gewichtige Faktum seinem Wesen nach ozeanisch ist.

Die ozeanischen Waffenträger

Die Schlachtschiffe sind die Könige unter ihnen. Noch im Weltkrieg konnte man zwischen Linienschiffen und Schlachtkreuzern unterscheiden, wobei die ersteren — stärker hinsichtlich Bewaffnung und Panzerung und schwächer hinsichtlich Aktionsradius und Geschwindigkeit — den „Flottenkern“ bilden, die Schlachtkreuzer bei einem umgekehrten Verhältnis den Rückhalt der Aufklärung

übernehmen sollten. In der harten Bewährungsprobe des Weltkrieges ergab sich, daß die Linienschiffe zu langsam waren, um immer in die Entscheidung einzugreifen, der „Flottenkern trug nicht die erwarteten Früchte“, die Schlachtkreuzer kämpften die Entscheidung vorwiegend unter sich aus (Doggerbank, Skagerrak). Das eiserne Gesetz der Raumüberwindung entschied die Frage zugunsten des Waffenträgers mit großem Aktionsradius und hoher Geschwindigkeit bei relativ starker Bewaffnung und Panzerung. Die Folgerung aus dieser Lehre ozeanischer Kriegführung war die Verschmelzung von Linienschiff und Schlachtkreuzer zum Schlachtschiff, das von jedem dieser beiden Typen die Vorzüge zu übernehmen suchte auf Kosten der — Wasserverdrängung. Es leuchtet ein, daß nur ein größerer Schiffskörper diese zwiefachen höheren Ansprüche „tragbar“ machen konnte. Entsprechend hat sich die Wasserverdrängung der Schlachtschiffe von 20000—25000 t im Weltkrieg auf rund 30000—40000 t erhöht, die Bewaffnung hat sich seit 1914/18 wohl in ihrer Leistungsfähigkeit, nicht aber in den Kalibern und damit den Gewichten nennenswert gesteigert. Dagegen hat sich der Aktionsradius im Durchschnitt mindestens verdoppelt und die Geschwindigkeit etwa um ein Drittel erhöht. Damit ist der Sinn des Schlachtschiffs klar: König der ozeanischen Raumweite, jedem gleichartigen Waffenträger gewachsen, jedem kleineren an Kampfkraft überlegen, soll er die See halten, vom Gegner reinfegen, die Seeherrschaft ausüben.

Je größer der ozeanische Raum ist, dessen Beherrschung angestrebt wird, desto mehr Schlachtschiffe wären erforderlich, um ihn einigermaßen zuverlässig zu kontrollieren. Aber dem Bau von Schlachtschiffen sind Grenzen gesetzt, die von der Leistungskraft des betreffenden Staates gezogen werden. Solche Grenzen sind: die außerordentlich hohen Kosten eines Schlachtschiffbaus, der erhebliche Bedarf an hochwertigen Metallen, das Heer vorzüglicher Facharbeiter, das durch einen einzigen Schlachtschiffneubau auf Jahre gebunden wird, die schnelle Entwicklung der Technik und damit die Gefahr rascher Überalterung des Neubaus. — Aus allen derartigen Gründen wird angestrebt, den Bau von Schlachtschiffen zahlenmäßig auf der Höhe zu halten, die womöglich ausreicht, um gegebenenfalls die Seeherrschaft gegen jeden in Frage kommenden Gegner in den ozeanischen Räumen durchzusetzen, welche für die Sicherheit des eigenen Staates und seiner Lebensinteressen unentbehrliche Wege darstellen. Die Praxis erweist, daß die sich daraus ergebende Zahl von Schlachtschiffen in wirklich ozeanischen Räumen niemals ausreichen würde, um den ganzen Seeraum zu überwachen, den eigenen Seeverkehr zu sichern und den des Gegners zu unterbinden.

Es ergibt sich also — wiederum aus den unerbittlichen Gesetzen der Raumweite — die Notwendigkeit, den Arm der Schlachtschiffe so zu verlängern, daß der ganze ozeanische Raum überwacht werden kann. Diese Aufgaben erfüllen die Schweren und Leichten Kreuzer, deren Aktionsradius und Geschwindigkeit gegenüber dem Schlachtschiff auf Kosten der Bewaffnung, Standfestigkeit und Schwimmsicherheit so weit zu erhöhen sind, daß (bei erheblich geringeren Ausmaßen und also auch Baukosten und Bauzeiten) die Überwachung des ozeanischen Raumes, das Jagen und Vernichten jedes schwächeren Gegners (z. B. Hilfskreuzer und Handelsschiffe), das Fühlunghalten an überlegenen feindlichen Waffenträgern und damit die Heranführung der eigenen

Schlachtschiffe, schließlich die Möglichkeit, dem Waffenbereich des Gegners zu entgehen oder die feindlichen Streitkräfte auf die eigenen schweren Streitkräfte zu ziehen, mit Aussicht auf Erfolg angestrebt werden kann.

Je ausgedehnter der ozeanische Raum ist, dessen Beherrschung gewünscht wird, je stärker das Interesse und die Fähigkeit des Gegners ist, den Schiffsverkehr in diesem Raum für sich selbst zu erzwingen oder für den Feind zu unterbinden, desto mehr Kreuzer sind nötig, um die Kontrolle und Herrschaft über den Raum ständig auszuüben, desto mehr Hilfskreuzer (schnelle Passagier- oder Frachtschiffe mit großem Aktionsbereich und möglichst wirksamer Bewaffnung) müssen im Kriegsfall in Dienst gestellt werden. In einer Formel ausgedrückt:

$$\frac{\text{Schlachtschiffe} + \text{Hilfskreuzer}}{\text{Kreuzer} + \text{Hilfskreuzer}} = \frac{\text{Eigenes oder gegnerisches Interesse an der Überwindung der Raumweite (Flotte, Geleitzüge, Blockadebrecher)}}{\text{Raumweite des Ozeans}}$$

Der Zerstörer eignet sich für ozeanische Kriegführung nur bedingt. Sein Aktionsradius und seine Seetüchtigkeit sind begrenzt. Seine hohe Geschwindigkeit und seine Waffenverwendung werden bei schwerer See in der Regel stark beeinträchtigt, dagegen kann der Zerstörer als Geleitschutz, bei U-Boot- und Flugzeugbekämpfung infolge seiner Geschwindigkeitsreserve, Bewaffnung und Ausrüstung mit Wasserbomben wertvolle Dienste leisten.

Mit der Entwicklung der Luftwaffe ergab sich die Möglichkeit, den Arm des ozeanischen Waffenträgers, also des Schlachtschiffs, über den Schweren und Leichten Kreuzer, den Hilfskreuzer und Zerstörer hinaus weiter zu verlängern. Seine hohe Geschwindigkeit befähigt das Flugzeug, weit schneller als es jeder andere ozeanische Waffenträger vermöchte, begrenzte Räume zu überwinden. Es wäre verwunderlich, wenn die ozeanische Kriegführung diese Möglichkeit zur Kontrolle und Aufklärung nicht zu nutzen verstanden hätte. Zwar kann sich das katapulierte Bordflugzeug nur begrenzte Zeit (Brennstoffverbrauch) in der Luft halten und nur bei günstiger Sicht und relativ glatter See (Wasserung) operieren, aber der in dieser kurzen Zeit gewonnene Raumüberblick kann von entscheidender Bedeutung für rechtzeitige, richtige Beurteilung und Ausnutzung der Lage sein und kann zudem (unter gleichen Bedingungen) so oft wiederholt werden, daß ein — bis auf die Lücken durch Sicht (Wolkendecke, Nebel, Regen, Nacht) und Wetter (Unmöglichkeit des Katapultierens und Wasserns) — lückenloses Aufklärungsbild entsteht und die Aufgabe: „Kontrolle und Beherrschung der ozeanischen Raumweite“ wesentlich erleichtert wird. Dementsprechend sind in allen ozeanischen Flotten Schlachtschiffe, Schwere und Leichte Kreuzer, ja gelegentlich auch Hilfskreuzer mit Bordflugzeugen ausgerüstet.

Vom Sinn der ozeanischen Waffe

Der Waffenträger soll die Waffe selbst an den Gegner sicher herantragen. Er bewerkstelligt das (aktiv) durch Aktionsradius und Geschwindigkeit, (passiv) durch Standfestigkeit und Schwimmsicherheit. Die Waffe selbst soll das Vernichtungswerk vollziehen, d. h. den Gegner direkt oder auf dem Umweg über Minderung von Aktionsradius, Geschwindigkeit oder Kampfkraft versenken. Die Waffen sind die Artillerie, die bisher als die Königin unter den Waffen herrschte, der Torpedo und die Mine (die aber in ozeanischen Räumen wegen zu großer Wasser-

tiefen und der Raumweite selten zur Anwendung kommt). Neu hinzugetreten ist die Fliegerbombe.

Es ist selbstverständlich, daß die Entwicklung der Waffen mit der Entwicklung der Waffenträger Hand in Hand gegangen ist, daß jeder Fortschritt auf der einen Seite eine Weiterentwicklung auf der anderen zur Folge hatte. So oft eine neue Waffe auftaucht, wird (je geringer die Sachkenntnis, desto voreiliger) von einer „umstürzenden Veränderung aller bisherigen Seekriegsgrundsätze“ gesprochen — bis die wirksame Antwort auf die neue Waffe gefunden, technisch und operativ entwickelt und damit zu einem Bestandteil der Seekriegführung geworden ist. Freilich ist es sehr wohl denkbar, daß die neue Waffe oder die neuartige Waffenverwendung inzwischen ihre Schuldigkeit getan und die ozeanische Entscheidung bereits herbeigeführt hat, ehe der Gegner sich auf die neue Kampfweise hat einstellen können (z. B. das japanische Schnellfeuergeschütz und seine Anwendung bei Tsushima). Der verantwortliche Fachmann sieht sich also ständig der schwierigen Aufgabe gegenüber, jede neue Waffe oder neuartige Anwendung einer bekannten Waffe weder zu über- noch zu unterschätzen, sondern rechtzeitig in ihrem tatsächlichen Wert zu erkennen (!) und alle daraus sich ergebenden Möglichkeiten auszuschöpfen. Tut er das nicht, so läuft er Gefahr, seine gesamte Flotte — und sei sie noch so zahlreich — ja, die Seeherrschaft aufs Spiel zu setzen.

So hat die Entwicklung der Schiffsartillerie mit wachsender Durchschlagskraft natürlich die Standfestigkeit und Schwimmsicherheit — deren Steigerung umgekehrt die Artillerie in ihrer Leistungsfähigkeit — beeinflusst. Dieser Vorgang läßt sich in die Formel fassen:

$$\left. \begin{array}{l} \text{Wert der Schiffs-} \\ \text{artillerie-Waffe} \end{array} \right\} = \frac{\text{Reichweite} \times \text{Treffsicherheit} \times \text{Durchschlagskraft}}{\times \text{Feuergeschwindigkeit}}$$

Es versteht sich, daß die Artillerie um so wirksamer ist, je eher sie nach Sichtung des Gegners zum Ansatz und je schneller sie zu entscheidender Wirkung gebracht werden kann. (So hat das Schlachtschiff „Bismarck“ das größte Schlachtschiff der Welt, die „Hood“, aus einer Entfernung von rund 20 km in 5 Minuten vernichtet.) Das Wesen ozeanischer Kriegführung fordert also zwangsläufig auch von der Waffe größte Reichweite neben möglichst schneller Vernichtung, d. h. also Versenkung des Gegners. Die Reichweite wird von der modernen Schiffsartillerie in erstaunlicher Weise gemeistert, die Treffsicherheit, Geschwindigkeit und Durchschlagskraft der deutschen Schiffsartillerie ist nach den Erfolgen des Weltkrieges (Skagerrak) in diesem Kriege erneut mit der Vernichtung der „Hood“ und den schweren Treffern auf „Prince of Wales“ unter Beweis gestellt. Weshalb hätte dieser sonst das Gefecht unter Einnebelung abgebrochen? Mehrere britische Schlachtschiffe vermochten andererseits nicht, trotz mehrstündigem Scheibenschießen auf das bewegungsunfähige deutsche Schiff die „Bismarck“ durch Artillerie zu versenken. Sie bedurften dazu noch einer ganzen Anzahl von Torpedos.

Die Torpedowaffe geht von dem einleuchtenden Gedanken aus, daß der Unterwassertreffer die sicherste Gewähr für die schnelle Versenkung des Gegners bietet. Da die Laufstrecke und die Zielmöglichkeit beim Torpedo begrenzt sind, bedarf es eines schnellen Waffenträgers, der die Waffe (möglichst unter Ausnutzung der Dunkelheit oder schlechter Sichtverhältnisse) an den Feind heran-

bringt. Dann übernimmt der durch Gradlaufapparat selbst gesteuerte und durch Preßluft und Schraube angetriebene Torpedo die Aufgabe, die eigentliche Waffe — die Sprengladung im Kopf — an den feindlichen Schiffskörper heranzubringen.

Da für die Wirkung der Torpedowaffe (Einstellen, Zielen, Losmachen) der Waffenträger entscheidend ist, kommt seiner Entwicklung ausschlaggebende Bedeutung zu. Aus dem kleinen Torpedoboot (für Nachtangriffe in begrenzten Seeräumen gebaut) haben sich das Hochseetorpedoboot und zu dessen Bekämpfung der Zerstörer entwickelt. Die wachsenden Aktionsradien und Geschwindigkeiten der Waffenträger haben zu dieser Entwicklung der Torpedoträger gezwungen. Die Steigerung der Artillerieleistung und ihre Feuergeschwindigkeit haben die Erfolgsaussichten der Torpedoträger immer mehr verringert. Es galt also, neue technische Möglichkeiten zu nutzen. Die modernen Hochseetorpedoboote und Zerstörer waren zu groß und zu langsam, um den gegnerischen Feuergürtel mit genügender Erfolgsaussicht zu durchbrechen und selbst zum Torpedoschuß zu kommen. Die Forderung hieß also: Schneller, kleiner oder unsichtbar! Das Schnellboot und das Flugzeug erfüllen in begrenzten Seeräumen die ersten beiden, das U-Boot erfüllt in ozeanischer Raumweite die letzte Forderung.

Hier wollen wir nur Folgendes festhalten: Weder Schnellboot noch Flugzeug sind im Seekrieg an sich die gefährlichen Revolutionäre, die alles umstürzen, was bisher galt und hier dargelegt wurde. Sie sind nur in begrenzten Seeräumen und bei günstigem Wetter die der Entwicklung angepaßten Träger einer Seekriegswaffe. Die Annahme etwa, daß das Flugzeug durch seine Verwendung als Seekriegswaffenträger „den Seekrieg in einen Luftkrieg verwandelt habe“ oder in absehbarer Zeit verwandeln werde, wäre voreilig und laienhaft. Ebenso gut könnte man behaupten, der Seekrieg würde zum Landkrieg, sofern nur die Artillerie die Entscheidung herbeiführt und weil die Artillerie ja auch im Landkrieg entscheidende Bedeutung habe.

Weit eher könnte man im U-Boot den „Rebellen“ sehen, der sich gegen die bestehenden schiffbaulichen und operativen Anschauungen des ozeanischen Krieges auflehnt.

Der Grundgedanke des U-Bootes als Waffenträger ist ebenso einfach wie überzeugend: Die ideale Waffe, der Torpedo mit seiner vernichtenden Unterwasserwirkung, soll durch Unterwasserangriff an den Gegner herangebracht werden, ohne daß diesem die Möglichkeit der Abwehr trotz seiner weit überlegenen Kampfkraft gegeben ist. Das völlig Neuartige lag also darin, daß das U-Boot danach strebt, vor dem Angriff, während des Angriffes und nach dem Angriff für den Gegner unsichtbar zu bleiben.

Das U-Boot ist zwar (zumal im Unterwasserangriff) gegenüber den hohen Geschwindigkeiten gegnerischer Waffenträger in einer schwierigen Lage und bedarf großer taktischer Geschicklichkeit des Kommandanten und glücklicher Umstände, um in günstige Schußposition zu kommen. Aber das U-Boot ist in der Lage, die ozeanische Raumweite zu überwinden, die hohe See zu halten und wochenlang in weiten Seegebieten selbständig zu operieren. (Beweis: Die Erfolge deutscher U-Boote vor der USA.-Küste, ja im Karibischen Meer, im Golf von Mexiko, im Eismeer, im Südatlantik und im Mittel-

meer.) Man muß also mit dem U-Boot überall rechnen, seine Torpedotreffer können zur sofortigen Versenkung führen („Royal Oak“, „Courageous“, „Ark Royal“, „Barham“, „Eagle“). Bereits diese Möglichkeit in der ozeanischen Raumweite gefährdet die Seeherrschaft des Gegners, sofern sie bisher bestand, fortgesetzt und praktisch überall. Dies kann bei genügender Anzahl, richtigem und kühnem Ansatz der U-Boote unzweifelhaft zu einer starken Behinderung, ja Knebelung und damit schließlich dem Verlust der Seeherrschaft des Gegners führen. Tatsächlich sind die deutschen U-Boote im Begriff, in bestimmten Seeräumen die gegnerische Seeherrschaft in dieser Weise nicht nur zu behindern, ja auszuschalten, sondern selbst die Seeherrschaft auszuüben. (Denn Seeherrschaft heißt: Freiheit in der Überwindung der Raumweite durch die eigenen Waffenträger und — soweit das notwendig ist — durch die eigenen Seetransporte sowie Kontrolle und Ausschaltung der feindlichen Kriegs- und Handelsschiffahrt im gleichen Seeraum. Tatsächlich ist für Britannien—USA. der Seetransport eine Lebensfrage und folglich die Seeherrschaft eine notwendige Voraussetzung dazu. Für Deutschland ist der Überseetransport—dank der Vierjahrespläne des Führers — keine Lebensfrage. Die Kontrolle und in bestimmten Seeräumen die Ausschaltung der feindlichen Kriegs- und Handelsschiffahrt durch die deutschen U-Boote ist aber eine unbestreitbare Tatsache. Warum sonst meiden (unter schwersten Opfern der heimischen Versorgung und der dringend notwendigen Kriegsmaterial- und Truppentransporte) unsere Gegner gewisse Seegebiete des Atlantik? Daß die deutschen U-Boote überdies in der Lage sind, die Schwerpunkte ihres Kampfes plötzlich zu verlegen, ist nur geeignet, die Gefahr für ihre Gegner zu vergrößern.

Wenden wir uns dem Flugzeug wieder zu. (Das Schnellboot lassen wir außer Betracht, da es die hohe See nicht halten [Grenzen von Aktionsradius und Seetüchtigkeit] und also nur in begrenzten Seeräumen auftreten kann.) An sich ist auch das Flugzeug nicht in der Lage, die hohe See zu halten. Zudem ist es der Witterung gegenüber noch empfindlicher als das Schnellboot, das gerade bei Nebel, Regen, Schneegestöber, schlechter Sicht und bei Nacht besonders erfolgreich ist. (Daher sind auch Wortbildungen wie „Stuka der Meere“ für Schnellboote unglückselige Erzeugnisse einer laienhaften Sprachbildung. Sie sollten grundsätzlich vermieden werden, weil sie ozeanischem Denken nicht entsprechen.) Dennoch hat das Flugzeug, vom ozeanischen Waffenträger katapultiert, seine vorzügliche Eignung als verlängerter Arm eines ozeanischen Waffenträgers bereits erwiesen. Nichts lag daher näher, als dieses Prinzip wirksam auszubauen, d. h. einen Waffenträger zu entwickeln, von dem aus Flugzeuge als verlängerter Arm den Torpedo durch die feindliche Artilleriesperre (nach der Formel: „Schnell und klein“) hindurch und zum Losmachen bringen. So einfach der Gedanke anmutet, so schwierig ist seine Verwirklichung.

Ein zur Aufnahme der Lufttorpedowaffe bestimmter Träger soll zunächst der Formel für jeden ozeanischen Waffenträger entsprechen. Da für solche Zwecke Wasserflugzeuge wenig geeignet sind, muß ein Flugdeck geschaffen werden, auf dem Radflugzeuge (das Wort „Landflugzeuge“ wäre hier irreführend) starten und landen können. Die wünschenswerte Größe des Flugdecks stellt erhebliche Anforderungen an die Standfestigkeit und Schwimm-

sicherheit. Je größer der Flugzeugträger und damit die mitgeführte Anzahl der Flugzeuge ist, desto größer wird zwar die Landefläche, desto größer aber auch der Verlust an Kampfmitteln (und Arbeitsstunden, Rohstoffen, Zeit und Geld, die darin investiert waren!) im Falle des Verlustes. Hält man die Abmessungen des Trägers kleiner, so verringert sich mit der Größe eines möglichen Verlustes auch die Größe des Start- und Landedecks, die Zahl der Flugzeuge und der möglichen Flakgeschütze. Wählt man diesen Weg aber, so gilt es, Spezialflugzeuge (hohe Start-, geringe Landegeschwindigkeiten) und hochgeschulte Spezialisten als Flieger (!) heranzubilden, um Start und vor allem die Landung zu ermöglichen und dennoch leistungsfähig im Feindflug zu bleiben.

Hart und unerbittlich werden Flugzeug und Flieger hier unter das Gesetz ozeanischer Raumüberwindung gezwungen. Sie müssen Seekrieg (wenn auch aus der Luft) führen. Dabei ist noch nicht davon die Rede gewesen, daß sie ja Seeziele treffen und vernichten sollen und also erhebliche Erfahrung (im Auffinden des Gegners, Erfassen seiner taktischen Absichten, seiner Abwehrkraft, seiner Manöver, der Abschätzung seiner Geschwindigkeit, seiner Verwundbarkeit und der wirkungsvollsten Angriffsweise) erwerben müssen.

Und weiter: Das Flugdeck soll hoch über dem Wasser liegen, Aufbauten und Schornstein müssen auf die Seite gerückt werden oder vom Oberdeck ganz verschwinden. Das vermindert aber die Stabilität und damit die Seetüchtigkeit. Die aber soll gerade möglichst groß sein, damit Start und Landung denkbar sind. Je länger Startbahn und damit Schiff sind, desto mehr macht sich in der See das „Stampfen“ bemerkbar, da ja der Träger bei Start und Landung in den Wind gehen muß. Gerade das aber soll vermieden werden.

Der Probleme, die sich widersprechen, sind genug. Dennoch sind sie gelöst worden, und zwar vollendet eben da, wo die Verwendung des Flugzeugträgers aus geopolitischen Gründen besonders überzeugend war, und von dem Volk, für das die Lösung des Problems schlechthin schicksalentscheidend wurde: in der ozeanischen Raumweite des Stillen Ozeans durch Japan! Der Kaiserlich Japanische Vizeadmiral Nomura schreibt in einem höchst aufschlußreichen Aufsatz in der DAZ. vom 20. August 1942 (Nr. 397):

„In bezug auf die U-Bootwaffe läßt sich nur sagen, daß die Zahl der U-Boote Japans bei weitem nicht so groß ist wie die der U-Boote Deutschlands. Trotzdem bildet die japanische U-Bootwaffe auf Grund des unbeirrbaren Angriffsgeistes ihrer Offiziere und Soldaten eine wirksame Waffe gegen die feindliche Seemacht.

Eine noch wichtigere Aufgabe fällt der japanischen Marineluftwaffe zu. Die Tätigkeit der Marineluftwaffe muß die Kampfkraft der Überwasserstreitkräfte ergänzen, so daß die japanische Marineluftwaffe untrennbar mit der Flotte zusammenarbeitet. Man kann heute allgemein sagen, daß es für eine Flotte keinen Kampf zur See mehr geben kann ohne die Unterstützung starker Luftstreitkräfte. Dies gilt ganz besonders für die japanische Flotte. Die Theorie, die Luftwaffe als eigene Waffengattung auszubilden, läßt sich, wenn man Japans geographische Lage und die sich daraus ergebenden Notwendigkeiten berücksichtigt, niemals in die Praxis umsetzen. Die Marineluftwaffe ist ein integrierender Bestandteil der japanischen Flotte. Ihre Leistungsfähigkeit hat sich bei Hawaii, im Küstengebiet von Malaya, bei Java und Ceylon und im Korallenmeer erwiesen. Die Tatsachen legen am besten Zeugnis ab für die Reinheit des japanischen Flottengeistes, für die Güte der Ausbildung der Soldaten und für den Wert der militärisch-technischen Errungenschaften.

Die Ausgangspunkte für die weitgreifenden Organisationen der japanischen Marineluftwaffe sind die Flugzeugträger, die Flugzeugmutterschiffe und die Küstenstützpunkte, von denen aus

die Marineflugzeuggeschwader operieren. Die drei Gattungen der Marineluftwaffe arbeiten zu jeder Zeit eng mit der Flotte zusammen, um die operative See- und Luftherrschaft zu erlangen. Die Bestrebungen der japanischen Luftwaffe seit 30 Jahren hatten vor allen Dingen die Schaffung fehlerloser Flugzeugtypen und eine vielseitige und gründliche Pilotenausbildung zum Ziel. Die japanischen Piloten mußten Tag und Nacht mit den anderen Seestreitkräften trainieren, um für den Ernstfall vorbereitet zu sein. Es ist klar, daß gerade durch das unermüdliche Training auch die Flugzeuge selbst ungeheure technische Verbesserungen erfuhren. In den 20 Jahren harter Aufbauarbeit hat die japanische Marineluftwaffe viele Offiziere und Matrosen verloren. Diese Tatsache erweckte gegenüber dem Auslande den Anschein, daß die japanischen Marineflugzeuge nichts taugten. Japan hat das Ausland bei diesem törichtem Glauben gelassen. In der Tat war es so, daß viele Flugzeugtypen noch stark verbesserungsbedürftig waren. Daß man aber ihre Fehler entdecken und ausmerzen konnte, ist in erster Linie dem selbstlosen Einsatz der japanischen Offiziere und Matrosen zu verdanken, die oft genug, auch schon im Frieden, ihr junges Leben dem Vaterlande weihten.

Der Dienst zur See ist für eine Luftwaffe mit besonderen Schwierigkeiten verknüpft. Der Start eines Flugzeuges von einem verhältnismäßig kleinen Flugzeugträger erfordert eine außerordentliche Geschicklichkeit. Mehrere hundert Seemeilen von seinem Flugzeugträger entfernt, muß das Flugzeug die befohlenen Aufgaben durchführen. Dabei schlägt der Flugzeugträger eine andere Route ein, befindet sich also in ständiger Bewegung, und trotzdem muß das Flugzeug zu ihm zurückfinden. Dazu kommt noch, daß das Wetter auf hoher See sehr veränderlich ist. Der Abflug findet häufig bei klarer Sicht und schönstem Wetter statt, während am Ziel Regen und Sturm die Durchführung der befohlenen Aufgabe erschweren. Die Ausbildung der Marineluftwaffe ist keine Angelegenheit der Theorie, sondern eine der Praxis und ihrer harten Tatsachen.

Gegenüber Schlachtschiffen ist der Lufttorpedo die entscheidende, die Fliegerbombe die Hilfswaffe, welche durch glückliche Treffer die gegnerische Flakabwehr lähmen kann, zur Vernichtung lebenswichtiger Teile aber in der Regel nicht über die nötige Durchschlagskraft gegenüber den Deckpanzern verfügt. Dagegen kann die Fliegerbombe gegen Kreuzer und leichtere Einheiten den vollen Erfolg — durch Versenkung! — erzielen.

Freilich, das eine darf bei alledem nicht vergessen werden: Der Flugzeugträger ist nur ein verlängerter Arm des ozeanischen Waffenträgers (Schlachtschiff oder Kreuzer). Er bedarf infolge seiner hohen Empfindlichkeit gegen jeden Angriff (aus der Luft, über Wasser durch Artillerie und unter Wasser durch Torpedoschuß) des ausreichenden Schutzes durch Schlachtschiffe und Kreuzer. Seine Verwendung hängt also davon ab, ob und in welchem Umfang ihm dieser Schutz gewährt werden kann. Das U-Boot kann ohne diesen Schutz und Rückhalt in der ozeanischen Weite operieren. Dagegen benötigt das Schlachtschiff seinerseits wiederum die Deckung durch eine Marineluftwaffe.

Diese Tatsache ist festzuhalten, wenn wir (in einem dritten Aufsatz) die operative Seekriegführung auf Grund der in diesem Abschnitt gewonnenen Zusammenhänge betrachten.

HANS ROSENBERG

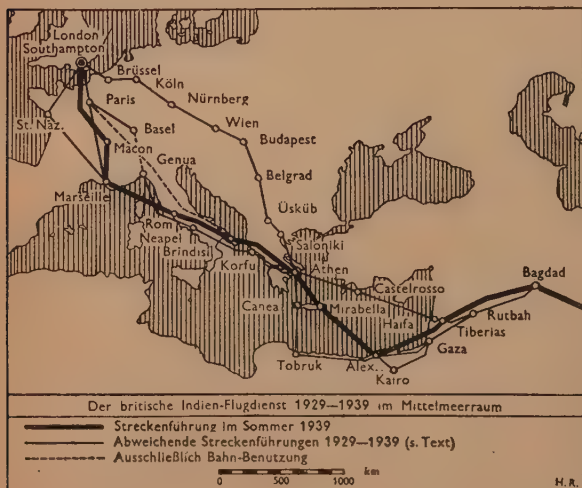
Empire-Luftstraße in Trümmern

Die britische Luftpolitik der letzten Friedensjahre stand unter vier Gesichtspunkten: Indien-Australien, Afrika, Nordatlantik-Kanada, Pazifik; alles andere stellte nur Nebenschauplätze dar. In dieser Vierheit dominierte das „Rückgrat des Empire“, die Verbindung England–Ägypten–Indien–Australien, der älteste Großluftweg der Briten. Seit Ausbruch des „englischen Krieges“ erlebte die Welt den wahrhaft dramatischen Zusammenbruch dieser längsten Flugstrecke des Erdballs.

Die britischen Bemühungen um eine Luftverbindung mit Indien und Australien setzten bereits in der Luftverkehrsfrühzeit ein. Nach der am 31. März 1924 erfolgten Gründung der Einheitsluftverkehrsgesellschaft „Imperial Airways Ltd.“ (IAL.) vergingen Jahre mit flugtechnischen und mehr noch politischen Vorarbeiten; am 27. Dezember 1926 konnte ein 14tägiger Flugdienst auf der 1785 km langen Teilstrecke Kairo–Basra eröffnet werden; Zwischenlandungen in Gaza (Palästina), beim irakischen Wüstenort Rutbah Wells und in Bagdad unterteilten sie. Angesichts der langen Vorbereitung und eigentlichen Ziele wurde dieser Abschnitt in der britischen Presse- und Parlamentsdiskussion schon jener Jahre als Torso bezeichnet. Wenngleich der Dienst vom 1. April 1927 ab zu einem wöchentlichen verdichtet werden konnte, vermochte ihm erst die am 30. März 1929 erfolgte Eröffnung der Luftverbindung London–Karachi einen Sinn zu geben. Hinter der schlichten Anzeige der Inbetriebnahme des Luftverkehrs London–Karachi verbarg sich für den luftpolitisch geschulten Beobachter eine Fülle hochpolitischer Niederlagen und Erfolge.

Gleich einem Signum stand über dem Beginn des britischen Indien-Luftverkehrs die erwachte luftpolitische Selbständigkeit Italiens, dem nach einem Duce-Wort das Mediterraneum nicht nur „Weg“ wie den Briten, sondern „Lebensraum“ (*vita, non via*) bedeuten mußte. Dem britischen Wunsch, nach Italien von Frankreich (Marseille) her einfliegen zu dürfen, wider-

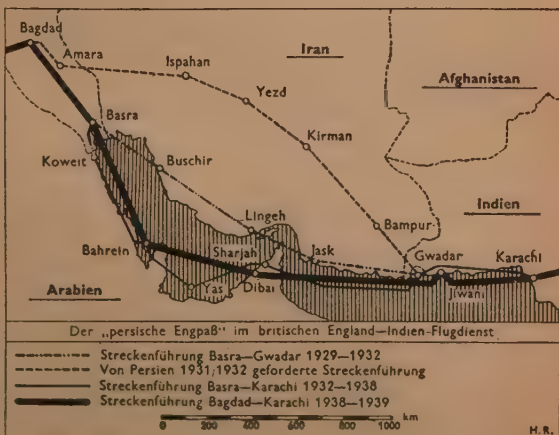
setzte sich Rom mit Erfolg; die IAL.-Fluggäste mußten nach einer Luftreise London–Paris–Basel den Schnellzug besteigen, um erst wieder in Genua zu wirklichen Luftreisenden zu werden, die ihr indisches Ziel über Neapel–Korfu–Athen–Canea–Tobruk–Alexandria–Gaza–Rutbah–Bagdad–Basra–Buschir–Lingeh–Jas–Gwadar in acht Reisetagen erreichten. Der Vertrag zwischen Rom und London sah vor, daß der mit Flugbooten betriebene und Tobruk (Italienisch-Nordafrika) berührende Abschnitt Genua–Alexandria zusätzlich auch von einer italienischen Luftverkehrsgesellschaft beflogen



werden sollte; Italien sah hier die Möglichkeit einer politisch wertvollen Beschleunigung der Verbindung zu seiner Ostafrikabesitzung Erythrea. Als Italien jedoch eine Poolvereinbarung über die beiderseitigen Genua-Alexandria-Flugdienste wünschte, verweigerte London eine solche, woraufhin Rom den Briten das gesamte italienische Hoheitsgebiet verschloß.

Die IAL. mußten mithin auf die Suche nach einer neuen, Italien umgehenden Streckenführung gehen: Vom 2. November 1929 ab wurden die Indien-Fluggäste von London über Brüssel — Köln — Nürnberg — Wien — Budapest — Belgrad — Üsküb — Saloniki — Athen — Mirabella nach Alexandria befördert; die auf dem Balkan besonders ungünstigen meteorologischen Verhältnisse bedingten in der Folgezeit die Einschaltung der Bahn für bestimmte Streckenteile (Köln—Athen 16. November 1929 bis 12. April 1930, Üsküb—Saloniki 12. April 1930 bis 17. Oktober 1931). Im Mai 1931 kam es zu einem neuen Abkommen, welches den Briten die Überfliegung Italiens mit einer Flugstrecke Mailand—Brindisi erlaubte; sie sollte jedoch gleichzeitig den italienischen Verkehrsbedürfnissen dienen. Unter dem Vorwand meteorologischer Schwierigkeiten erlangten die Briten eine andere Lösung: Sie verzichteten auf die Überfliegung italienischen Hoheitsgebiets und fügten den Bahnabschnitt Paris—Brindisi ein; mit Luftanschluß in Paris und Brindisi nach England bzw. Indien sollte er auf lange Jahre hinaus fester Bestandteil des London—Karachi-Dienstes bleiben. Bei dieser am 17. Oktober 1931 in Kraft tretenden Regelung wurde die Streckenführung Athen—Mirabella—Alexandria dem britischen Ostafrika-Flugdienst überlassen, während die Indienstrecke ab Athen über die der türkischen Küste dicht vorgelagerte, zur italienischen Inselgruppe Dodekanes gehörende kleine Insel Castelrosso (die Anfliegung von Rhodos verweigerte Italien) nach Haifa (Palästina), von dort im Kraftwagen nach Tiberias und von Tiberias in Landflugzeugen über Rutbah—Basra—usw. weiterführte. Erst im Sommer 1933 wurde die Mittelmeerüberquerung rückverlegt: Athen—Mirabella—Alexandria—(Kairo)—Gaza; der Anflug von Kairo blieb auf die Jahre 1933 und 1934 beschränkt.

Der Raum um den Persischen Golf stellte die Briten vor fast noch schwerwiegendere luftpolitische Hindernisse als das Mittelmeer. Bei langjährigen, vielfach unterbrochenen Verhandlungen zeigte Iran eine bemerkenswerte luftpolitische Festigkeit gegenüber den britischen Überrumpelungsversuchen; im Jahre 1929 gestand es die wöchentlich einmalige Überfliegung iranischen Hoheitsgebietes auf der Küstenroute Basra—Lingeh—Jask—Gwadar mit der bestimmten Einschränkung zu, daß diese Erlaubnis unter allen Umständen auf drei Jahre befristet sein sollte. Nach ihrem Ablauf sollte die britische Indien-Flugstrecke aus politischen, militärischen und verkehrswirtschaftlichen Gründen von der Küste nach einem bis dahin vorzubereitenden, quer durch Iran führenden „Luft-Korridor“ verlegt werden. 1931 gab die persische Regierung den Briten die Streckenführung Bagdad—Aligharbi—Shustar—Ispahan—Yezd—Robat—Kirman—Bam—Bampur—Gwadar hierfür bekannt; das schon mehrfach genannte Gwadar an der Südküste von Belutschistan gehört zum Hoheitsgebiet des Sultanats von Maskat (arabische Halbinsel Oman). Nach einer nur flüchtigen Boden- und Lufterkundung dieser Route, deren Oberflächlichkeit selbst im britischen Parlament gerügt wurde, erklärten die IAL. auch nur einen Versuchsverkehr für unmöglich; zwei von der iranischen Regierung bewilligte Verlängerungen der Überfliegungsgenehmigung um zwei bzw. vier Monate wurden dafür benutzt, die Verlegung der Flugstrecke von der iranischen Südküste nach der gegenüberliegenden arabischen Küste vorzubereiten. Sie er-



folgte mit dem 1. Oktober 1932 in der Streckenführung Basra—Koweit—Bahrein—Yas—Sharjah—Gwadar; die letztgenannte Teilstrecke hatte sich beim Fluge längs der iranischen Südküste strikt außerhalb der Dreimeilen-Hoheitszone zu halten. Der Bereitwilligkeit der iranischen Regierung, auf der Basis voller luftpolitischer Gleichberechtigung mit den europäischen Luftverkehrspartnern zusammenzuarbeiten, stellte die langjährige, sich bis zum Kriegsbeginn 1939 erstreckende Luftverkehrsgemeinschaftsarbeit mit Deutschland, Holland und Frankreich das beste Zeugnis aus, so daß die Verantwortung für das Scheitern der iranisch-britischen Verhandlungen ausschließlich die Briten traf.

Die politischen Voraussetzungen für die Verlegung der britischen Indien-Flugstrecke nach der arabischen Küste des Persischen Golfs waren keineswegs günstig; im Gegensatz zur verhältnismäßig starken Zentralgewalt in Teheran hatten die Briten es hier mit einer Vielzahl von mehr oder weniger unabhängigen „Landesherren“ zu tun, die ihrerseits wieder Rücksicht auf die religiösen und kulturellen Anschauungen ihrer Untertanen nehmen mußten. Bei den Scheichs von Koweit und Bahrein lagen die Verhältnisse auf Grund bestehender Verträge mit London noch klar. Die zwischen den beiden Punkten liegende arabische Küstenlandschaft El-Hasa jedoch lag völlig außerhalb der britischen Kontrolle und unterstand nur bedingt der Hoheit des Königs Ibn-Saud von Hedschas und Nedschd; ähnliches galt von der sich zwischen Bahrein und Gwadar vorschübenden Nordwestküste der Halbinsel Oman. Die Berichte der britischen Verhandlungsführer des Jahres 1932 betonten, daß die Entfernung Koweit—Bahrein entlang der Küstenlandschaft El-Hasa zwischenlandungslos zurückgelegt werden könne und notfalls dem militärischen Schutze der im Persischen Golf stationierten RAF-Flugboote unterstehe. Die Entfernung Bahrein—Gwadar jedoch erforderte unbedingt eine Zwischenlandung; für sie kam allein die Halbinsel Oman in Betracht. Nach langwierigen Verhandlungen, in deren Verlauf die Briten in trauriger Meisterschaft die kleinen Küsten-Scheichs gegeneinander ausspielten und unter Hinweis auf militärische Druckmittel sich den Anschein neutraler Schiedsrichter in Erbfolgestreitigkeiten gaben, gelang es, mit dem Scheich von Sharjah zu einem Abkommen zu gelangen, das den Briten die Anlage eines Flughafens und einer Funkstation und den Bau eines „resthouse“, eines Gästehauses, in Sharjah gestattete. Die Passagiere hatten unter dem „Schutze des Scheichs“ und mehr noch der britischen Bajonette, stündlich bedroht von den in britischen Berichten als „rückständig, halsstarrig, räuberisch und zügellos“ bezeichneten Landesbewohnern, eine angstvolle Nacht zuzubringen. Sharjah blieb luftpolitisch und luftverkehrstechnisch ein wunder Punkt der Luftstraße England—Indien.

Die organisatorische, flugtechnische und wirtschaftliche Entwicklung des Indien-Flugdienstes machte zwischenzeitlich einige mächtige Fortschritte. Im Dezember 1929 richtete die indische Regierung mit von den IAL. gecharterten Flugzeugen in eigener Regie einen Anschlußdienst Karachi—Jodhpur—Delhi ein, der Ende 1931 von den IAL. übernommen wurde. Das Jahr 1933 brachte nach der am 21. Juni erfolgten Gründung der „Indian Trans-Continental Airways Ltd.“ (ITCA.), als deren Aufgabe die Befliegung der innerindischen Streckenteile bestimmt wurde, die Verlängerung des britischen Indien-Flugdienstes bis Kalkutta am 1. Juli, bis Rangun am 23. September und bis Singapur am 9. Dezember.

Dann wurde der Abschnitt Singapur—Australien in Angriff genommen. Am 18. Januar 1934 wurde gemeinsam von den IAL. und der national-australischen Gesellschaft „Queensland and Northern Territory Aerial Services“ (QANTAS.) ein Zweigunternehmen „Quantas Empire Airways“ (QEA.) gegründet; es nahm am 8. Dezember 1934 den zunächst nur für Luftpost geöffneten Verkehr auf dem Abschnitt Singapur—Brisbane in Betrieb; am 13. April startete in London die erste Australienmaschine mit Fluggästen nach Brisbane. Mit dem Beginn des Jahres 1935 hatte eine Verdoppelung der Dienste auf zweimal wöchentlich eingesetzt, die sich ab 1. Januar bis Kalkutta, ab 24. September bis Singapur, und ab 6. Mai 1936 bis Brisbane erstreckte. Am 14. März 1936 wurde außerdem ein einmal wöchentlicher Dienst ab Penang (Insel an der Westküste der Halbinsel Malakka) nach der britischen Kronkolonie Hongkong in Betrieb genommen. Das luftpolitische Ziel des Anschlusses aller wesentlichen Empireteile in Asien schien erreicht. Für die Gesamtluftreise London—Brisbane waren im Sommer 1936 zwölfteihn Tage angesetzt, mit Einschluß der Bahnfahrt Paris—Brindisi; diese blieb trotz eines am 28. April 1935 mit italienischer Genehmigung eingerichteten Empire-Anschlußflugdienstes London—Paris—Marseille—Rom—Brindisi, der einen vollen Tag Reisezeitersparnis bedeutete, auch weiterhin in den britischen Indien-Flugdienst eingeschaltet.

Die zehn Friedenslebensjahre 1929–1939, die der britischen Reichsflugstrecke nach Indien–Australien beschieden waren, erfuhren mit dem Ende des Jahres 1936 eine deutliche Zäsur. Die rund siebenjährige Periode der Neuschaffung und des Ausbaues kam zu einem gewissen Abschluß, und es begann ein dreijähriger, unter rein politischen Gesichtspunkten stehender und an Spannungen reicher Umbau der Gesamtstrecke zum Seeflugdienst, verbunden mit einer bedeutenden Verkehrsbeschleunigung. An seinem Ende stand die Umwandlung der 15 Jahre alt gewordenen IAL. in die „British Overseas Airways Corporation“ (BOAC.) und der Beginn des „englischen Krieges“ gegen das gleiche Lebensrechte fordernde Großdeutschland mit seinen zerstörenden Folgen für das britische Reichsflugliniennetz.

Die innerbritische politische und flugtechnische Kritik der Jahre 1933–1936 rügte mit Recht immer wieder, daß der Empire-Flugdienst nach Indien bzw. Australien zu langsam sei und daher seine politische Aufgabe der Konzentration der Reichsteile nur unvollkommen erfülle; die schnelleren französischen und holländischen Flugdienste über Indien nach Indochina und Indonesien waren ein wirksamer Beweis für die wahren technischen Möglichkeiten. Die sich hieraus ergebende Notwendigkeit der völligen Erneuerung des IAL.-Flugzeugparks verband sich mit einer gewissen Besinnung auf die damalige seepolitische Stellung des Empire und mit der Hoffnung, durch stärkere Einschaltung von Seeflugstrecken außerhalb fremder Hoheitsgebiete die zahlreichen luftpolitischen Überfliegungsschwierigkeiten verringern zu können, zu dem in Parlament und Presse vielumkämpften Entschluß, den gesamten Flugbetrieb aller Reichsstrecken — es handelt sich damals in der Hauptsache noch um den England–Südafrika-Dienst — auf reinen Seeflug umzustellen; er wurde erleichtert durch die in jenen Jahren einsetzende Planung von britischen Flugdiensten über den Nordatlantik, über den Südatlantik und über den Pazifik (von Kanada nach Australien), die sich ohnehin allein mit Flugbooten verwirklichen ließen; zugleich wirkten, wie britische Parlamentsberichte aus jenen Jahren erkennen lassen, die deutschen Luftverkehrserfolge über dem Süd- und Nordatlantik stimulierend. Zu berücksichtigen war außer der Beschaffung geeigneten Fluggeräts die Anlage einer großen Anzahl von Seeflughäfen — zum Teil fern von Meeresküsten zur Überbrückung größerer Festlandsabschnitte —, die seemännische Ausbildung des fliegenden Personals und die Schaffung einer umfangreichen Seeflugbasis im Mutterlande England.

In der IAL.-Generalversammlung vom 31. Oktober 1935 wurde erstmals die erfolgte Vergebung eines Auftrages auf 28 eigens entwickelte viermotorige 18-t-Flugboote (Short Brothers, Rochester) bekanntgegeben, als Typenbezeichnung wurde „Empire Flying Boat“ gewählt. Ein Jahr darauf konnte mitgeteilt werden, daß das erste der Flugboote das Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten habe und vor dem Einsatz auf den IAL.-Mittelmeerstrecken stehe. Nachdem im Zusammenhang mit dem erhöhten Aufkommen an Weihnachts- und Neujahrspost im Dezember 1936 und Januar 1937 einige Flüge zwischen Alexandria und Marseille bzw. Southampton zur Durchführung gekommen waren, wurde am 8. Februar 1937 der Abschnitt Southampton–Alexandria dem reinen Seeflugbetrieb übergeben: die Zwischenlandungen erfolgten in Mâcon (an der Saône, 60 km nördlich von Lyon), in Marseille, auf dem Bracciano-See nördlich von Rom, in Brindisi, in Athen (Seeflughafen Phaleron) und in der Mirabella-Bucht auf Kreta; im Sommerflugplan 1937 waren für die 3220 km zwischen Southampton und Alexandria zwei Luftreisetage vorgesehen.

Vereinzelte 13stündige Nonstopflüge zwischen England und Ägypten (18. Februar, 4. März und 23. Mai 1937) deuteten die wahren technischen und luftpolitischen Möglichkeiten an und wurden in der britischen außenpolitischen Publizistik entsprechend ausgeschlachtet.

Am 5. März 1937 wurde die IAL.-Seeflugbasis Hythe bei Southampton in Benutzung genommen, von der dann alle britischen Reichsflugstrecken ihren Ausgang nahmen. Nach einigen Flugbooterkundungsflügen wurde am 3. Oktober 1937 der reine Seeflugdienst Southampton—Karachi eröffnet: die Zwischenlandungen im Abschnitt Alexandria—Karachi erfolgten bei Tiberias auf dem biblischen See Genezareth, auf dem Habbaniyeh-See westlich von Bagdad, in Basra, bei den Bahrein-Inseln, bei Sharjah (Halbinsel Oman) und bei Gwadar; am dritten Reisetag ab London bzw. Southampton wurde Karachi erreicht. Erkundungsflüge im November und Dezember 1937 über das indische Festland und darüber hinaus bis Singapur und Australien führten zur Einrichtung von Wasserflughäfen auf dem See Raj-Samand (60 km nordöstlich von Udaipur) im Abschnitt Jodhpur—Delhi, auf dem See Madho-Sagar bei Gwalior, auf dem Sumna-Fluß bei Allahabad, in der Mündung des Flusses Hooghly in der Nähe von Kalkutta, bei einer langen Reihe von Seehäfen der Malaya-Halbinsel und Niederländisch-Indiens und bei zahlreichen Küstenplätzen Nord- und Ostaustraliens; der Sommer 1938 brachte die Verlängerung des Flugdienstes über Brisbane hinaus nach Sidney. Vom 26. Juni 1938 ab wurde die Gesamtstrecke Southampton—Sidney (Reisedauer 10 Tage) endgültig auf reinen Flugbootbetrieb umgestellt, einschließlich der Abzweigung Bangkok—Hanoi—Hongkong (Reisedauer 1 Tag). Die verbleibende kurze Zeitspanne bis zum Kriegsausbruch 1939 war gekennzeichnet durch die Vorbereitung eines Planverkehrs über die Tasmanische See von Sidney nach Auckland (Neuseeland), der durch die „Tasman Empire Airways“ (TEA.) mit vergrößerten Flugbooten vom Typ „Empire Flying Boat“ betrieben werden sollte und in Auckland den Luftanschluß an die ebenfalls vorbereitete Transpazifik-Flugstrecke Auckland—Honolulu—Vancouver zu sichern hatte; die Inbetriebnahme des Abschnitts Sidney—Auckland (1950 km) war für den September 1939 in Aussicht genommen. Im europäischen Sektor war die vorübergehende Anfliegung von St. Nazaire an der Loire-Mündung (an Stelle von Mâcon) und die Planung einer neuen Mittelmeer-Streckenführung London—Paris—Marseille—Malta—Kreta—Alexandria bemerkenswert, die durch den reinsten Seeflugbetrieb technisch überhaupt erst möglich wurde und den britischen Reichsflugdienst nach Indien endlich von Italien unabhängig machen sollte.

Die politischen Voraussetzungen für diese Entwicklung im Zeitraum 1937 bis 1939 hatten sich gegenüber der Periode des Ausbaues 1929—1936 nicht unwesentlich geändert. Die immer mehr erstarkende Mittelmeermacht Italien zeigte sich den britischen Wünschen nach einem Überfliegungsabkommen aus der Überlegung heraus weniger als bisher abgeneigt, daß für die Schaffung einer Luftverbindung von Rom über Tripolitanien nach Italienisch-Ostafrika eine Verständigung über die Überfliegung Ägyptens (Kairo) und des Englisch-Ägyptischen Sudans (Chartum) erforderlich wurde; das von London angeregte Abkommen kam zustande und öffnete dem britischen Indien-Flugdienst wieder das Hoheitsgebiet Italiens. Die aus dem luftpolitischen Engpaß „Mittelmeer“ erwachsenden Gefahren schienen somit vorerst gebannt. Im Raume des Persischen Golfs jedoch machte der Übergang zum Flug-

bootbetrieb gerade im Bereich der für die Briten so unbequemen Halbinsel Oman einen Flughafenwechsel erforderlich, weil sich Sharjah für die Anlage einer Flugboothasis als ungeeignet erwies. Mit Versprechungen und Drohungen wurde eine Vereinbarung mit dem Sharjah benachbarten Scheich von Dibai zuwege gebracht, der sich in den Jahren 1931/1932 den britischen Wünschen erfolgreich widersetzt hatte; Dibai wurde zum Zwischenlandungshafen des britischen Indien-Flugdienstes ausgebaut. An der Südküste von Belutschistan mußte die dem Sultan von Maskat unterstehende Küstenenklave Gwadar aufgegeben werden; weil die Überwindung der 1184 km langen Teilstrecke Dibai—Karachi im Nonstopfluge nicht unter allen Umständen gesichert erschien, wurde Jiwani, ebenfalls an der belutschistanischen Südküste gelegen, als Bedarfszwischenhafen eingeschaltet. Die sich in den Jahren 1937—1939 im Fernen Osten und im indopazifischen Raum besonders stark abzeichnenden politischen Gefahren für das Empire waren der tatsächliche Grund für einen außerordentlich verstärkten Ausbau auch der zivilen Luftfahrteinrichtungen von Singapur; die angeblich für die friedlichen Zwecke der IAL. geschaffenen Anlagen konnten in einem Ernstfalle von gleich hohem Wert für die in Singapur stationierten Einheiten der britischen Luftwaffe sein.

In wie hohem Maße die der „unbezwingbaren See- und Luftfestung“ Singapur und damit der Luftverbindung London—Australien drohenden Gefahren von den Briten tatsächlich erkannt wurden, wird schlaglichtartig dadurch erhellt, daß die bereits seit 1937 diskutierte Australien-Notstrecke von Ostafrika nach Westaustralien über eine Reihe in britischem Besitz befindlicher Inselgruppen im Indischen Ozean noch knapp 10 Wochen vor Ausbruch des „englischen Krieges“ einer praktischen Erkundung unterzogen wurde; ein Consolidated-Flugboot unter Führung des bekannten australischen Piloten P. C. Taylor flog im Juni 1939 erstmalig die neue Strecke ab, die von Onslow an der westaustralischen Küste über die (durch den „Emden“-Untergang 1914 bekanntgewordenen) Kokos-Inseln, Diego Garcia in der Gruppe der Tschagos-Inseln und die Insel Mahé (Seychellen-Gruppe) nach der ostafrikanischen Hafenstadt Mombasa (Kenia-Kolonie) führte. Es ist hier zu beachten, daß der Afrika-Flugdienst der Briten nach der Umstellung auf reinen Flugbootbetrieb von Alexandria über Kairo—Wadihalfa—Khartum—Malakal—Juba—Kampala—Kisumu nach Mombasa führte, wo er das Meer erreichte und längs der Küste über Darressalaam—Lindi—Mozambique—Beira nach Durban weiterführte. Ein Empire-Flugdienst London—Australien über Ägypten—Sudan—Ostafrika und über den Indischen Ozean wurde also geradezu ahnungsvoll in London bereits zu einem Zeitpunkt erwogen, an welchem man den drei Jahre später erfolgenden Verlust von Singapur nach außen hin für eine glatte Unmöglichkeit erklärte.

Und dann führte der Blankoscheck an Polen die Briten in den gewünschten Krieg mit Großdeutschland, dessen seit 1933 kraftvoll in allen Teilen des Erdballs geführte Luftpolitik den britischen Luftimperialisten ohnehin eine Gefährdung des „Empire Airways System“ zu bedeuten schien.

Die ersten Kriegsmonate standen für die britische Verkehrsluftfahrt im Zeichen der Zusammenfassung der IAL. und der mit europäischen und Südamerika-Verkehrsaufgaben befaßten „British Airways Ltd.“ zu einem staatlichen Luftverkehrsunternehmen „British Overseas Airways Corporation“ (BOAC.); es trat am 27. November 1939 ins Leben. Bei der zweiten Lesung des BOAC.-Gesetzes im Unterhause hatte der Luftfahrtminister, Kingsley Wood, schon am 10. Juli 1939 die Notwendigkeit der stärkeren Zusammenfassung und Führung durch die Regierung damit begründet, daß Organisation und fliegendes Material und Personal „in einem Ernstfalle“ der Luftwaffe für Transport- und andere Aufgaben zur Verfügung stehen müßten. Trotzdem stieß der Krieg die IAL.- bzw. BOAC.-Organisation in ein solches Ausmaß von Verwirrung, Leerlauf und Überstürztheiten hinein, daß sie den Charakter einer „Desorgani-

sation“ anzunehmen begann: Übernahme eines großen Teils des Flugzeugparks durch die „Royal Air Force“ (RAF.), obwohl diese ihn gar nicht benötigte und er somit ungenutzt veraltete; Beschlagnahme von neutralen Verkehrsmaschinen in britischen Flughäfen; Ankauf und Inbetriebnahme gebrauchter und schon zurückgestellter Maschinen in den USA.; zwangsweise Auflösung von elf innerenglischen kleinen Luftverkehrsgesellschaften aus „Sparsamkeitsrücksichten“; zahlreiche Luftverkehrsunfälle als Folge der gelockerten Organisation und der Verwendung zweitrangigen Materials und Personals. Während nach der Vernichtung Polens sich hinter dem deutschen Westwall die geballte Kraft der großdeutschen Wehrmacht für den Stoß nach Westen sammelte, war dem britischen Flugdienst nach Indien noch eine letzte Gnadenfrist gewährt; unregelmäßig und von Unfällen verfolgt, fast nur dem Kurierdienst offenstehend, das Hoheitsgebiet des „nichtkriegführenden“ Italiens noch überfliegend, in Indien, Singapur und Australien sich anscheinend noch ganz sicher fühlend — so donnerten die britischen viermotorigen Flugbootungetüme über die 20715 km zwischen Southampton und Sidney den Schwanengesang des Indien-Flugdienstes.

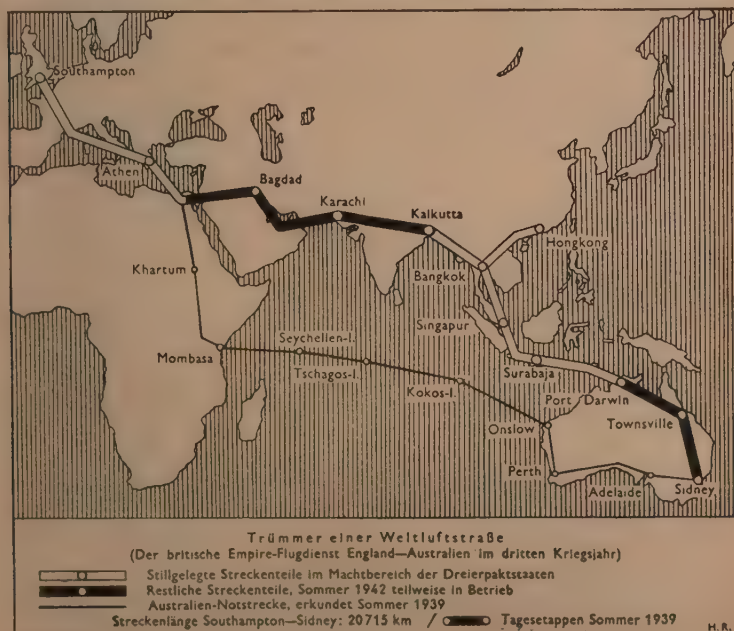
Der deutsche Sprung nach Dänemark-Norwegen im April 1940 und der machtvolle Abwehrschlag über Holland und Belgien nach Frankreich hinein im Sommer 1940, verbunden mit dem Kriegseintritt der Mittelmeermacht Italien, waren zugleich der erste wuchtige Hieb der Achsenmächte gegen die BOAC. und ihren Indienst; wertvolle, für Transportzwecke eingesetzte Großflugboote gingen vor Narvik und anderen norwegischen Häfen verloren; die Überfliegung Frankreichs erwies sich immer mehr als unmöglich mit Rücksicht auf die steigende Beherrschung des französischen Luftraums durch die deutsche Luftwaffe, von der Benutzung der bisherigen Zwischenlandungshäfen ganz zu schweigen. Nicht nur das eigentliche Hoheitsgebiet Italiens, sondern das ganze Mittelmeer wurde zu einem Gefahrengebiet erster Ordnung, einschließlich der italienischen Luftangriffen ausgesetzten britischen Besitzungen im Mittelmeerraum. Der britische Luftverkehr war vom europäischen Festland verdrängt.

Das einzige klägliche Überbleibsel war zunächst ein London-Lissabon-Flugdienst, der in seiner Streckenführung aber nach und nach vom Kontinent heruntergedrängt wurde (London-Paris-Marseille-Oran-Tanger-Lissabon, dann London-Tours-Bordeaux-Oporto-Lissabon, schließlich als Flugbootdienst unter Umfliegung allen französischen und spanischen Hoheitsgebietes: Southampton-Lissabon), ferner die gelegentliche Anfliegung von Athen oder einigen Plätzen auf Kreta. Die BOAC-Seeflugbasis Southampton mußte umfangreiche Zerstörungen durch die sich immer mehr verstärkenden deutschen Luftangriffe hinnehmen; in Voraussicht der kommenden Entwicklung wurde im Herbst 1940 die gesamte zentrale Betriebsleitung sämtlicher Empire-Flugdienste mit mehreren hundert Mann Personal und erheblichem Gerät fluchtartig nach Durban (Südafrika) verlegt. Der Zusammenbruch Frankreichs verschloß den Briten den Kontinent endgültig.

Der verzweiflungsvoll unternommene Versuch, über Lissabon-Malta-Alexandria eine regelmäßige Luftverbindung mit Ägypten-Indien-Australien zu behalten, war in dem Augenblick zum Mißerfolg verurteilt, als es ab Januar 1941 zum massierten Einsatz deutscher und italienischer Luftwaffenverbände von Sizilien aus gegen Malta kam und der Balkanfeldzug zum Unternehmen gegen Kreta führte. Der Vorstoß Rommels nach Ägypten (Überschreitung der Grenze am 13. April 1941)

brachte das Nildelta mit Alexandria und Kairo unmittelbar in Gefahr. Selbst die Hoffnung, vom ägyptisch-palästinensischen Raum ab in Richtung Indien vor Störungen sicher zu sein, trog die Briten; die irakischen Freiheitsregungen im Frühsommer und Sommer 1941 drohten den BOAC-Verkehr auch über Arabien und den Irak zu unterbinden: die in den irakischen Kampfberichten genannten Flughäfen Rutbah Wells in der Arabischen Wüste und Habbaniyh nördlich von Bagdad bedeuteten auch dem außerbritischen luftpolitischen Beobachter einen festen Begriff. Erst die Niederknüppelung des irakischen Freiheitskampfes ermöglichte es den Briten, Bagdad zum Ausgangspunkt eines Luftkurierdienstes über Iran nach Moskau bzw. Kuibischew zu mißbrauchen: ein trauriger Ersatz für den endgültig verlorenen Abschnitt England–Ägypten des einst stolzen Empire-Flugdienstes Southampton–Sidney. Ganz selten nur vermochte sich ein einzelner BOAC-Pilot mit seinem Flugboot von Gibraltar her nach Ägypten durchzuschlagen, in der Substratosphäre Schutz suchend vor der deutschen und italienischen Luftwaffe, den Herren des Mittelmeerraums.

Der Ausbruch des Krieges im Fernen Osten versetzte der britischen Reichsfluglinie England–Australien, die bis dahin noch eine gewisse zähe Lebensfähigkeit bewiesen hatte, den tödlichen Stoß. Schon das Japanisch-Indochinesische Verteidigungsabkommen vom 27. Juli 1941 vermochte den Briten anzudeuten, wessen sie sich im Raum um das Südchinesische Meer zu versehen hatten; fünf Tage nach Kriegsbeginn wurde daraus ein Militärbündnis (13. Dezember 1941). Der erste blitzschnelle Schlag Japans traf die BOAC, hart in Hongkong, dem Endpunkt der Abzweigung Bangkok–Hongkong des Australiendienstes. Am 27. Dezember 1941 kapitulierte diese britische Zwingburg: Noch nicht einmal fünf volle Jahre hatte der London–Hongkong-Flugdienst der Briten bestanden. Die Militärvereinbarungen Japans mit Thailand ermöglichten es den Japanern, schon am 21. Januar nach der Hafenstadt Tavoy



(Niederburma) am Indischen Ozean vorzustößen und damit den Hauptstrang der Luftverbindung England—Indien—Australien endgültig abzuriegeln.

Jeder der zeitlich folgenden Schläge Japans gegen die Briten war mit Namen verbunden, die für den britischen Australien-Flugdienst ein Begriff waren. In erster Linie gilt dies von der als uneinnehmbar bezeichneten Land-, See- und Luftfestung Singapur, die am 16. Februar 1942 in japanische Hand fiel und in deren unter Aufwendung von Millionen englischer Pfunde ausgebautem Land- und Seeflughafen Kallang am Kapitulationstage Schwärme japanischer Land- und Wasserflugzeuge niedergingen. Am gleichen Tage betraten die ersten japanischen Truppen den Boden von Sumatra, am 7. März 1942 fiel bereits Batavia auf Java in japanische Hand. Am 10. März floh die niederländisch-indische „Regierung“ auf dem Luftwege aus Indonesien nach Australien: Die tatsächlich letzte „Luftreise“ unter nichtjapanischer Regie auf diesem Teilstück der ehemals bedeutendsten Luftstraße des britischen Empire. Zur gleichen Stunde marschierten die Japaner in Rangun, der Hauptstadt von Burma, ein; 18 Tage später, am 7. April 1942, mußte Akyab am Golf von Bengalen, bis zur Jahreswende 1941/42 ebenfalls eine wichtige Zwischenlandestation der BOAC-Australien-Flugboote, von den Briten geräumt werden. Diesem machtvollen japanischen Vorstoß von der Halbinsel Malakka her nach Norden und Nordwesten folgte im Sommer 1942 eine verstärkte Heeres-, Flotten- und Luftoffensive über das indonesische Inselgewirr hinweg in Richtung auf die großen (Neuguinea) und kleinen pazifischen Inseln und auf den australischen Kontinent. Port Darwin im Norden, in dessen BOAC-„rest-house“ früher die Australien-Fluggäste ihre vorletzte Reisenacht vor der Ankunft in Sidney verbrachten, war zusammen mit vielen anderen australischen Küstenplätzen schweren japanischen Bombenangriffen ausgesetzt; der japanische Heeresbericht vom 24. August 1942 berichtete von besonders schweren Angriffen auf Townsville im australischen Nordosten, wo das luxuriöse „Queen's Hotel“ den BOAC-Passagieren als Quartier diente.

Der britische Reichsflugdienst England—Indien—Australien, die größte Luftverkehrsstrecke des Erdballs, Rückgrat des bis 1939 fast den ganzen Erdkreis umfassenden „Empire Airways System“, verlaufend auf der Lebenslinie des britischen Weltreiches, ist zerschlagen. Nur noch kümmerliche Teilabschnitte werden unregelmäßig und zusammenhanglos beflogen. Das ehemals bedeutende Werk ist zerbrochen. Die politisch, organisatorisch und flugtechnisch entscheidenden Teilstrecken der großen Straße durchlaufen gegen Ende des dritten Kriegsjahres den Machtbereich der Dreierpaktstaaten und entfallen damit absolut für die britische Luftpolitik; große Teile der Reste stehen bereits unter der militärischen Einwirkung Großdeutschlands, Italiens und Japans und können dem ihnen gesetzten Schicksal nicht entgehen. Die Zahl unterstützt die luftpolitische Erkenntnis: Die Abschnitte Southampton—Alexandria und Kalkutta—Port Darwin, außerhalb jeglichen britischen Einflusses, sind mit 10 563 km an den 20 715 Gesamt-km Southampton—Sidney beteiligt; auch Bangkok—Hanoi—Hongkong mit 1855 km verläuft weit entfernt von irgendeiner britischen Machtsphäre; sechseinhalf der früher elf Tagesetappen (einschließlich Bangkok—Hongkong) liegen ausschließlich und unausweichbar über Gebieten, die der Waffengewalt Großdeutschlands, Italiens und Japans unterstehen. Die 1939 erkundete Australien-Notstrecke hat sich als eine Utopie erwiesen, denn eine viele tausend Kilometer lange, dazu meteorologisch besonders schwierige Ozeanstrecke muß wachsen und läßt sich nicht in Kürze aus dem Boden stampfen; Flugboote der USA, die wie überall auch hier schnell zum Antritt des britischen Erbes bereit waren, mußten den Versuch einer übereilten Organisation dieser wirklichen „Not“-Strecke mit ihrem Untergang bezahlen.

Ohne Zahl fast sind die Namen, die als Zeichen von Siegen der Dreierpaktvölker über das Empire um den Erdball liefen und die zugleich nicht fortzudenken sind aus der Früh- und neuesten Geschichte des britischen Großluftwegs England—Indien—Australien: Southampton und St. Nazaire, Athen und Kreta, Malta und Tobruk, Alexandria und Haifa, weiter im fernen Asien Akyab, Rangun, Bangkok, Hongkong, Penang, Singapur, Batavia, Kupang (Timor), Port Darwin, Townsville und viele andere mehr. Aus dem britischen Großluftweg England—Australien, dieser „Straße des Hochmuts“ nach einem Wort britischer Selbsterkenntnis, wurde für die jungen Völker des Dreierpakts eine „Straße des Sieges“.

KARL HAUSHOFER

Großmogul Akbar, Indiens größte geopolitische Kraft

Geb. 14. 10. 1542 auf der Flucht in Amirkot

Gest. 15. 10. 1605 als Führer Indiens in Agra

Nur vierhundert Jahre sind verflossen, seit Indien — wie heute wieder mit dem Aufstoßen der Tore zu seiner Freiheit — mit der Geburt seines größten Staatsmanns und Kulturpolitikers an der Schwelle gewaltiger Entwicklungsmöglichkeiten stand. Für seine Lebenszeit jedenfalls vollbrachte der junge Timuride Abulfath Dschellaleddin Akbar das Wunder, das 1526 aus uneinigem Zustand von seinem Großvater Baber (1483—1530), dem geistvollsten Memoirenschreiber der Islamwelt, eroberte, von seinem Vater Humajun (1507—1556) verlorene und erst ein halbes Jahr vor seinem Tod rückeroberte Indien in ein Einheitsreich von seltener Kultur- und Wirtschaftsblüte und Machthöhe zu verwandeln und nebenbei das persönliche Leben eines Tathelden, Künstlers und Träumers zu führen.

Akbar, unmittelbarer Nachkomme Timurs (1369—1404) im siebenten Glied, entfernter Bluterbe Dschingischans, stammte freilich aus einem hochbegabten, herrschaftsgewohnten, frühreifen Geschlechts, das allein auf dem Thron von Delhi sechs ungewöhnlich bedeutende Persönlichkeiten hervorbrachte. Zwei davon fanden allerdings Grenzen ihrer Leistung in der von Baber, wie er selbst schrieb, „gegen alle Gebote des Propheten gepflegten“ und vererbten Trunksucht, der letzte, Aurangsib, in seinem Islamfanatismus. Mit dessen Tode (1707) war die schöpferische Kraft des Geschlechts verbraucht, das seinen Höhepunkt in Akbar fand. Am 23. Februar 1556 als Vierzehnjähriger durch jähen Tod des Vaters auf den Thron gelangt, nachdem er in abenteuerlicher Jugend jäh Glückswchsel, Gefahr und Not, Treue und Untreue kennengelernt hatte, warf er schon 1560 die von Humajun verfügte Vormundschaft des „Königsvaters“ Beiram Khan durch einen genialen Staatsstreich ab — im Stil seines ihm ähnlichen Großvaters Baber, der sich ja auch von Zentralasien über Kabul bis Delhi drei Kaiserreiche hintereinander eigenhändig erobert hatte. Dann aber vollbrachte er als Achtzehnjähriger, allein, mit vollendeter Menschenkenntnis in der Wahl seiner Freunde und Helfer, mit einem stählernen, durch Gefahr und Jagd geübten Körper, hochfliegendem Geist, eisernem Willen und großgesinntem Herzen nicht weniger als die geopolitische Einigung eines Reiches von Afghanistan bis Orissa, vom Himalaja bis zum Nerbuda. Er erreichte darin einen Grad von Einheit des Rechts, der Verwaltung und des Münzwesens bei großer weltanschaulicher Toleranz, den bei seinem Regierungsantritt niemand für möglich gehalten hätte. Nebenbei war er Indiens bedeutendster Agrarpolitiker.

Das ist die große Lehre, die eine genaue Vertiefung in Akbars Leben und Wirken der geopolitischen und kulturwissenschaftlichen Gegenwart nicht nur Indiens, sondern der Welt erteilt, daß gerade der indische „Subkontinent“ Freund und Feind jäh Überraschungen bringen kann, wenn über seine heiße, weltanschaulich so vielfältig zerspaltene, aber auch aufnahmebereite Erde der „Schatten Gottes auf Erden“ (wie seine Zeitgenossen Akbar nannten) in Gestalt einer ganz großen, wachrufen- den Persönlichkeit hinweggeht (zu der die Gandhi, Nehru, Bose vielleicht nur Vorläufer, Erwecker sind), die weltanschaulich wirre Strömungen mit der Hochflut-

gewalt von Ganges oder Indus in ein Bett zu zwingen vermag, darin dann alles Widerstrebende mit fortgerissen wird.

Diese vollständigste Überwindung der sonst in Indien beständig lauernnden Gefahr, daß alle politischen und sozialen Bewegungen in das religiöse Feld, in weltanschauliche Zwietracht wie ein unterirdischer Grubenbrand herüberschlagen, ist vielleicht Akbars größte weltgeschichtliche, allerpersönlichste Leistung gewesen, die auch noch unter seinen Nachfolgern Dschihangir und Schah Dschihan mit seiner glänzenden Baukultur fortbestand.

Die Baukultur der Großmogulzeit brachte neben weltberühmten Edelzeugnissen, wie Fatipur Sikhri, Akbars Grab, den Burgen von Delhi, Agra und Lahore, dem Tadsch, der ja selbst in seiner Vollendung nur ein Drittel einer wundervollen unvollendeten Architekturidee ist, viele Gewaltsamkeiten. Sie begannen damit, daß Baber, in den heißen Ebenen Indiens den Duft der Rosen von Kabul vermissend, zuerst die Rosen, dann die Erde dazu in gewaltigen Elefanten- und Kamellasten herabtragen ließ, und endeten mit dem jähen Verlassen mächtiger Hauptstadanlagen.

Aber das waren die Kehrseiten großer Schaubilder von hinreißenden Führerpersönlichkeiten, von Leistungen, wie Akbars Gewalttritt von 352 km in zwei Tagen, um den Herrscher von Dschodhpur davon abzuhalten, die Witwe seines verstorbenen Sohnes zur Verbrennung mit dessen Leiche zu zwingen. Was dabei fiel, das fiel wie bei dem denkwürdigen Sturm auf Chitor, weil Akbar — bei aller Toleranz gegen die Hindu — solche Forderungen ihrer Priesterschaft, die alle Grundsätze der Menschlichkeit verletzen, wie Gottesurteil, Kinderheiraten, Zwangsverbrennung und Ehelosigkeit der Witwen, mit derselben Energie bekämpfte, mit der er den Fanatismus der Islamanhänger im Zaum hielt, und die Kopftaxe der „Ungläubigen“, die verhaßten Pilgersteuern auf die Hinduwallfahrten, abschaffte.

Freilich drang Akbars eigene eklektische Weltanschauung kaum über einen kleinen Kreis philosophischer Anhänger hinaus, wurde aber offenbar von der Mehrheit seiner Zeitgenossen als auf höherer Ebene stehend mit einer unheimlichen Scheu betrachtet, die seiner festen Staatsführung keinen Eintrag tat. Wurde doch auch Akbar, wie in grauen Tagen der große Missionskaiser des Buddhismus, Asoka, mit einer seltenen Übereinstimmung unter die großen Gestalten der Indischen Geschichte eingereiht — trotz seiner rein mongolisch-transoxanischen Blutführung, zu der er freilich indische Lebensgefährten gesellte. Wie fest Akbar dabei immerhin den nicht leicht zu bändigenden Islamklerus in der Hand hielt, beweist sein Versuch einer vergleichenden Religionstagung, bei der Vertreter des Islams in Fülle, auch Christen in genügender Zahl zur Aussprache beigebracht wurden, während die arischen Religionen: Brahmanen, Buddhisten und Zend, zurückhielten. Dabei wagte Badaoni, dem Kaiser, als er Weisung gab, daß alle, welche sich nicht anständig betragen könnten und nichts als Unsinn redeten, den Hof verlassen sollten, zu erwidern, „daß dann wohl niemand von den geistlichen Herren übrigbleiben würde“ — was Akbar entgegennahm wie etwa anderthalb Jahrhunderte später der Alte Fritz solche Bemerkungen ertragen hätte oder viel früher Konstantin in Nicäa.

Jedenfalls zeigt auch diese religionsgeopolitische Erfahrung eines seiner größten Herrscher und zugleich Volksführer und Erzieher, daß sich sogar das Hauptübel

Indiens, seine Neigung zur weltanschaulichen Zwietracht und Haarspalterei, überwinden ließ — und zwar blitzschnell, innerhalb einer Geschlechtsfolge —, wenn man nicht, wie zuerst die britische East India Company und nachher Viktorias Empire, den Grundsatz: „Teile und herrsche!“ (Divide et impera!) voranstellte, sondern: „Im Notwendigen Einigkeit!“ (In necessariis unitas!).

Daß es innerhalb eines Menschenlebens, allerdings unter einem genialen Führer, möglich war, das ist Akbars zweite Lehre an die Welt seiner Zeitgenossen und alle Nachfahren. Was einmal einem möglich war, kann trotz allem britischen Diehard-Gerede immer wieder im Weltwandel einem Großen möglich sein und ist des Anstrebens durch die Besten für das Wohl von vierhundert Millionen wert.

Europäische Einheit nur durch Deutschlands Sieg

Der Leitaufsatz der Londoner Monatsschrift „Nineteenth Century“ (Nr. 784, Juni 42) zeigt in ungewöhnlicher Deutlichkeit das traditionelle Festhalten Englands an der Zerspaltung Europas. Damit wird der Gegensatz zwischen europäischer und englischer Politik gerade vom Gegner mit dokumentarischer Klarheit herausgearbeitet.

„In England denkt niemand an ein britisches Gegenstück zur deutschen ‚Neuordnung‘. Eine Beherrschung Europas durch die Briten kommt unter keinen Umständen in Frage; hierüber wird überhaupt nicht diskutiert. Bücher, Zeitschriften und Zeitungen beschäftigen sich vielmehr mit einer bundesartigen Lösung des Europaproblems. Einige meinen, ein europäischer Bund könnte gleichzeitig mit dem Frieden geschlossen werden; andere neigen mehr zu der Auffassung, Europa könne sich nur schrittweise zu einem Bunde entwickeln. Aber ein Staatenbund kann nur auf der Interessengemeinschaft seiner Mitglieder beruhen. Eine solche gibt es jedoch in Europa nicht. Zwar muß allen Völkern an der Verhütung von Kriegen gelegen sein; und gerade deshalb greift man den föderativen Gedanken wieder auf. Droht Kriegsgefahr von außerhalb Europas, so wäre es in der Tat wertvoll, wenn ein europäischer Bund bereits bestünde. Aber die Kriegsgefahr droht ja nicht von außen, sondern von innen: auch nach diesem Kriege wird, genau so wie nach dem letzten, mutmaßlich Deutschland wieder der Angreifer sein. Keine Bundesordnung kann vor dem inneren Feind Schutz gewähren. Ein Krieg innerhalb des Bundes würde nur einen anderen Namen haben; man würde ihn als Bürgerkrieg führen.“

Ein europäischer Bund wäre möglich, wenn die europäischen Völker ein ausgesprochenes Gemeinschaftsgefühl hätten. Aber sie haben es nicht, weder in wirtschaftlicher noch in politischer noch in religiöser Hinsicht. Europa stellte einst eine Glaubensgemeinschaft dar; jetzt aber ist es in drei Konfessionen zerspalten und umfaßt zwei Großmächte — ‚Rußland‘ und Deutschland —,

die zwei dem Christentum feindliche, diesseits gerichtete Weltanschauungen verkörpern. Jeder Versuch, Europa auf der Grundlage des ‚Christentums‘ oder der ‚christlichen Kultur‘ zu einen, ist von vornherein zum Scheitern verurteilt.

Ein Staatenbund läßt sich auch auf dem Wege der Gewalt durch den Sieger schaffen. Dies war z. B. bei den Vereinigten Staaten von Nordamerika der Fall; aber dort ist eine Interessengemeinschaft entstanden. Im Falle Europas ist es jedoch fraglich, ob seine Völker überhaupt irgendwelche gemeinsamen Ziele haben; dies ist nicht einmal hinsichtlich des Kriegsausganges der Fall.

Auch ein europäischer Bund ließe sich gewaltsam schaffen. Napoleon machte einmal diesen Versuch; Hitler unternimmt ihn heute. Wie die Dinge liegen, kann heutzutage eine Einigung Europas nur das Ergebnis eines deutschen Sieges sein. Im Siegesfalle könnten nur die Deutschen von der Biscaya bis zur Wolga oder noch darüber hinaus eine ausreichende Herrschgewalt ausüben. Die deutsche Neuordnung ist im Grunde genau das gleiche, wofür die Verfechter der bundesstaatlichen Lösung eintreten. Es wäre in der Tat der sicherste Weg zur Schaffung eines europäischen Bundes, wenn England den Krieg verlöre.

Die Deutschen bewiesen im letzten wie auch im jetzigen Krieg, daß sie militärisch bei weitem die stärkste Macht in Europa sind. Sie sind imstande, auf einmal drei oder sogar vier der stärksten europäischen Mächte — 1914 bis 1918 Großbritannien, ‚Rußland‘, Frankreich und Italien, 1939–1942 Frankreich, England und Sowjetrußland — siegreich zu widerstehen und jede denkbare europäische Koali-

tion zu vernichten. Dies verdanken sie der Überlegenheit ihrer Volkszahl¹⁾, ihrer militärischen Tüchtigkeit, ihrem Mut, ihrer wissenschaftlichen und organisatorischen Begabung, ihrer bürgerlichen und militärischen Disziplin und ihrer geographischen Lage, die ihnen bedeutende militärische Vorteile einbringt.

Wird aber ein solcher Bund geschaffen, so erhebt sich die Frage, ob Deutschland in seiner Leitung vertreten sein soll. Blicke Deutschland außerhalb des Bundes, so wäre er kein Bund, sondern ein antideutsches Bündnis. Wäre Deutschland sein Mitglied, so würde es Gleichberechtigung mit den anderen Mächten verlangen; es würde sie erhalten oder aus dem Bunde austreten. Tritt Deutschland aber aus, so verwandelt sich der Bund in ein antideutsches Bündnis, und Deutschland würde versuchen, mit Drohungen oder Lockungen oder Vorspiegelung gemeinsamer Interessen so viele Staaten wie möglich von dem Bund loszureißen. Auf alle Fälle würde Deutschland wiederum die stärkste Militärmacht Europas, und das Ende wäre ein dritter Weltkrieg.

Was wir hier sagen, ist nicht neu; es ist die Geschichte des Völkerbundes und des in ihm geführten Kampfes um Abrüstung, Gleichberechtigung und Aufrüstung.

Ein europäischer Bund wäre ein Garant nicht des dauernden Friedens, sondern dauernder Kriege. Er ist mit dem Zustand des Gleichgewichts unvereinbar. Ein Krieg zwischen dem Bund und Deutschland wäre auf die Dauer unvermeidlich. Dies würde auch

1) Allerdings nur gegenüber Frankreich und England.

für jene andere Nation zutreffen, die sich in Deutschlands Lage befände. Auch wenn, um in der Zeitungssprache zu reden, der 'Nazismus' ausgerottet werden und das sagenhafte 'andere Deutschland' entstehen sollte, so behalten unsere Gedankengänge doch ihre Gültigkeit.

Das Gleichgewicht ist und bleibt der einzige Bürge für einen dauerhaften Frieden dort, wo gemeinsame Interessen nicht vorliegen. Ein Gleichgewicht der Kräfte ist auf dem Kontinent allein nicht möglich. Der Macht Deutschlands ist keine denkbare kontinentale Koalition gewachsen. Deutschland scheint in diesem Kriege, ebenso wie im vergangenen, genau so stark oder vielleicht auch noch stärker zu sein als alle europäischen Nationen einschließlich Großbritannien. Es ist nicht mehr sicher, daß der Krieg ohne die Hilfe der Vereinigten Staaten gewonnen werden kann. Nur England kann das Gleichgewicht der Kräfte wahren. England gehört zu Europa, ohne in Europa zu sein. Dank dieser seiner einzigartigen Lage steht es über allen europäischen Konflikten. Will aber England zur Verteidigung des Mutterlandes, des Empires und seiner überseeischen Verbindungen ausreichend gerüstet sein, so kann es das Gleichgewicht der Kräfte nicht ohne Hilfe von außen aufrechterhalten. Jede Bedrohung des europäischen Gleichgewichts ist eine Bedrohung Englands. Seine Aufrechterhaltung ist für England kein altruistischer Gedanke; es ist eine Frage auf Leben oder Tod für seinen Handel und seine Sicherheit. Die Aufrechterhaltung des Gleichgewichts erfordert eine völlig pragmatische Außenpolitik, bei der Ideale, Sympathien oder Antipathien nicht mitsprechen dürfen.

Kapitalistisches Versagen in Birma

Die Londoner Monatsschrift „Contemporary Review“ (Nr. 918) läßt einen früheren hohen Kolonialbeamten schildern, weshalb England in Birma nicht festen Fuß fassen konnte. Der Aufsatz ist aufschlußreich für das Versagen der liberal-kapitalistischen Kolonialmethoden.

„Es wurde wiederholt gemeldet, daß in Birma Landeseinwohner auf seiten der Japaner gegen die englischen Truppen kämpften. Für ihre Feindseligkeit werden verschiedene Gründe ins Feld geführt: Die einen bezichtigen das Londoner Kolonialministerium dunkler Machenschaften, andere hielten den ansässigen Beamten Volksfremdheit, den dortigen Kaufleuten das Luxusleben vor; der britische Soldat habe die drohende Gefahr nicht erkannt.

In allen diesen Behauptungen mag ein Körnchen Wahrheit stecken, aber sie geben keine zureichende Erklärung. Hat England dem Lande doch Frieden, Gerechtigkeit und Ordnung sowie wirtschaftlichen Aufschwung

gebracht; es hat sich weder in seine religiösen noch sozialen Verhältnisse eingemischt. England hat die Grundsätze der Selbstverwaltung in einem Umfange eingeführt, von dem die Birmesen selbst vor einer Generation noch nicht zu träumen wagten. Wir haben ihnen wie den Indern den Status eines Dominions versprochen. Warum hat dies alles, wie es scheint, keinen Anklang gefunden?

Im Rahmen des britischen Empires ist Birma das einzige Land, das eine lange Geschichte und ein ausgeprägtes Nationalbewußtsein besitzt. Zwar sind die Birmesen nicht das einzige, wohl aber das herrschende Volk im Lande; sie zählten 12 von einer Gesamtbevölkerung von 16 Millionen. Die Birmesen selbst haben

nie vergessen, daß sie zur Zeit der Eroberung Englands durch die Normannen ein großes Königreich (mit Pagan als großer Hauptstadt) beherrschten. Sie sind nicht nur durch ihre Nationalität, sondern auch durch ihren Glauben geeinigt: Der König war auch das Haupt der Kirche; keine fremde, andersgläubige Regierung konnte je eine solche Macht erlangen.

Ein Volk mit so ausgeprägtem Nationalgefühl und so starken geschichtlichen und religiösen Bindungen konnte eine fremde Regierung nie willkommen heißen. In drei Kriegen kämpften die Birmesen um ihre Unabhängigkeit. Der erste Krieg währte zwei Jahre; nach dem dritten war Mandalay genommen; König Thibaw wurde nach drei Monaten abgesetzt, aber England brauchte doch noch fünf Jahre, um das Land zu befrieden und ganz zu besetzen. Die Armee zersplitterte sich in Räuberbanden, die ihren eigenen Leuten genau so lästig fielen wie den Engländern. Die ältere Generation, die sich an das Chaos unter König Thibaw sowie an die Unterdrückung durch die örtlichen Beamten erinnerte, begrüßte mit Erleichterung, wenn nicht gar mit Begeisterung die Ordnung, die England einführte. Aber im tiefsten Herzen vergaßen sie ihre frühere Unabhängigkeit nie. Eine neue Generation wuchs heran, die die Kehrseiten des alten birmesischen Regimes nie gekannt hatte. Ihr Nationalstolz trat immer stärker zutage.

Aus einer dünnbevölkerten Sumpf- und Dschungellandschaft hatte sich Niederbirma in kaum zwei Generationen zu einem der reichsten landwirtschaftlichen Gebiete des Ostens entwickelt. 10 Millionen Acres Reisland wurde von regelmäßigen Monsunen bewässert; die Ernte ließ nie zu wünschen übrig. Der zur Ausfuhr bestimmte Überschuß an Reis betrug in den Jahren 1920–1930 jährlich etwa 25 Millionen £, von denen etwa die Hälfte an die Produzenten ging. Unglücklicherweise waren aber fast alle Reisbauern verschuldet. Als Birma in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts erschlossen wurde, verfügten nur wenige Siedler über einiges Kapital. Die meisten von ihnen wurden von den „Chettis“, den Bankiers und Geldausleihern aus Madras, finanziert. Auf Grund der damaligen Bodenordnung erhielt der Siedler Besitzrechte nach einer Pacht von zwölf Jahren und Zahlung des entsprechenden Zinses. Der „Paddy“- (malaiisch: Reis in Hülse) und Bodenpreis stieg unaufhörlich, und die Bauern erhielten entsprechenden Kredit. Den Birmesen machte es nicht viel aus, verschuldet zu sein; die „Chettis“ begnügten sich mit der Zahlung der Zinsen, und so stieg

die Verschuldung der Reisbauern von Jahr zu Jahr. Wohl sah man die Gefahren, die ein solches System in sich barg, aber alle Verbesserungsvorschläge blieben erfolglos. Immer wieder wandte man ein, eine Verminderung der Kredite würde die Bauern schwer treffen. Hierbei übersah man die psychologische Wirkung dieser leicht vergebenen Kredite auf ein leichtlebigen Volk. Man bedachte auch nicht, daß die Bodenwerte nicht endlos steigen konnten. Innerhalb einer Generation ging das Land in Niederbirma immer mehr in die Hände von Großgrundbesitzern über. Zu allem Übel waren diese meist nicht ortsansässig; häufig waren es Inder. Gleichzeitig war immer weniger Land für den Siedler übrig.

1930 wurde Birma von der Krise betroffen: Der „Paddy“ erfuhr einen plötzlichen Preissturz; desgleichen sank der Wert von Grund und Boden auf die Hälfte oder gar nur ein Drittel herab. Dreiviertel der Bevölkerung war hiervon betroffen. Die Unzufriedenheit der Landbevölkerung, die nationalistische Einstellung, die Abneigung gegen alle Fremden nichtbirmesischer Rasse — Europäer, Inder und in geringerem Ausmaße auch Chinesen —, der starke Einfluß der Mönchsorden sowie die ständige Bereitschaft der Bevölkerung, an jeder regierungsfeindlichen Bewegung teilzunehmen, wurden von den extremistischen Politikern ausgiebig ausgenutzt. Die Einstellung der Bevölkerung ist weniger antibritisch, als vielmehr ausländerfeindlich überhaupt und vor allen Dingen antiindisch. Die Birmesen machen es England aber zum Vorwurf, daß während der letzten Jahre eine Million Inder in Birma einwanderten und dort in den meisten Fällen mehr verdienten als in Indien selbst und das meiste Geld nach Indien sandten. Die Birmesen warfen England vor, daß die Hälfte des Grund und Bodens in Niederbirma in indische Hände übergegangen ist.

Es läßt sich nicht leugnen, daß Englands „laissez-faire-Politik“ für diese Lage verantwortlich ist. Wurde durchgegriffen, so wurde hierin, wie überall in Indien, des Guten zuviel getan; da der Birmane Zucht nicht zu schätzen weiß, war es nur natürlich, daß in allen Arbeiten, zu denen Genauigkeit und steter Fleiß erforderlich sind, Europäer, Inder und Chinesen den Birmesen vorgezogen wurden.

Jetzt haben Krieg und Zerstörung das Land überzogen; das Ende läßt sich nicht voraussagen. Eines aber ist sicher: Die alte Ordnung wird in Birma niemals wiederhergestellt werden, und wer immer auch die Zerstörung gutmachen wird, muß auf einer ganz neuen Grundlage aufbauen.“

Z E I T U N D R A U M

Vom 22. VI. bis 21. IX. 1942

Die noch mangelhafte psychische und technische Beherrschung des Einsatzes von Massen machte den ersten Weltkrieg zu einem formlosen Materialkrieg. Zwar kündete sich der Wandel zu neuen Formen bereits vor 1918 an; verwirklicht wurde er erst durch die deutsche und italienische Revolution, die die Voraussetzungen zu einer geistig überlegenen Führung und Durchdringung von Masse und Material schufen. Der voll technisierte Bewegungskrieg kennzeichnete die beiden ersten Jahre des jetzigen Krieges, das dritte verbesserte und vertiefte seine Gesetze und Regeln: zunächst im japanischen Kriegszug in die australasiatischen Räume, dann im libysch-ägyptischen Feldzug Rommels und schließlich in der Sommeroffensive an der europäischen Ostfront. Darüber hinaus war für ihn die Vervollkommnung der neuen Seekriegführung bezeichnend; sie bahnte sich mit dem Einsatz der ersten U-Boote im ersten Weltkrieg an, wurde durch die Entwicklung der kleinen Seewaffen (Schnellboote, Sturmboote, U-Boote) weiter ausgestaltet und durch die Einführung des Flugzeuges endgültig in die neue Richtung gedrängt.

Erster Ausdruck der neuen Seekriegführung unter Einsatz der Flotten waren die japanisch-angelsächsischen Seeschlachten; sie führten zu keiner direkten Berührung der großen Einheiten mehr, sondern stellten einen einseitigen oder zweiseitigen Kampf kleiner gegen große Einheiten dar. Die andere Seite der neuen Form zeigte der unbeschränkte U-Boot- und der kombinierte U-Boot-Flugzeug-Krieg, der als unbegrenzt anwendbare Form der Seekriegführung der kleinen raumbeengten und rohstoffarmen Seemächte nahezu weltweite Ausdehnung und verheerende Wirkung insbesondere gegen den Nachschub der auf Überseeverversorgung angewiesenen Mächte gewann. Die Vernichtung ganzer alliierter Riesengeleite durch U-Boote und Flugzeuge auf der Nordatlantik-, der Eismeer- und der Mittelmeerroute trotz stärksten Geleitschutzes von Schlachtschiffen und Flugzeugträgern und die Massenversenkungen von Handels- und Kriegsschiffraum an den amerikanischen Ostküsten und der afrikanischen Westküste beweisen die Vollwertigkeit und weltmeerbeherrschende Bedeutung der „kleinen“ Waffen auf See; die „Fernlenk-Strategie“ der Achse bestimmt die Schauplätze des Handelns nach eigenem Gutdünken und hält den Gegner ständig in Atem. Der Geist hat hier die stumpfe Diktatur von Masse und Materialübergewicht überwunden und sich nicht nur die durchschlagende technische Waffe, sondern auch die Methoden zu ihrem Einsatz geschaffen.

Die Versenkungen durch deutsche Unter- und Überwasser- und Luftstreitkräfte betrugen daher im Juni 886000, im Juli 815900, im August 808100 BRT; während in den ersten 6 Monaten des Jahres 1942 die deutschen U-Boote allein insgesamt 616 Schiffe mit 3843200 BRT versenkten, davon 467 Schiffe mit 2917600 BRT an der amerikanischen Ostküste. Diese Verluste bedeuten nicht nur einen Ausfall von Schiffen, Kriegsmaterial und Rohstoffen für den Gegner, sondern auch an Material, Arbeitskräften und Fabriken infolge der notwendigen Schiffsneubauten und -reparaturen. Der Druck des U-Boot-Krieges verhinderte auch im Berichtszeitraum die Errichtung einer „Zweiten Front“ und belastete das sowjetisch-angelsächsische Bündnis wesentlich.

Auch der Gegner suchte neue Formen zu finden. Im dritten Kriegsjahr brachte er seine Neuerungen auf einen Stand, daß es möglich ist, eine Bilanz zu ziehen: sie lassen sich mit den drei Begriffen Bandenwesen, Kommandostrategie, Bomberraiden umreißen. Der terroristische, vom Völkerrecht losgelöste Charakter sowie der bewußte Verzicht auf die Herbeiführung militärischer Entscheidungen ist ihnen gemeinsam. Von ihnen besitzt lediglich das Bandenwesen eine Art „Kriegsgeschichte“: es entwickelte sich am Ende des ersten Weltkrieges in Anlehnung an die im Osten

schon früher üblichen Kampfformen der Komitadschis und Kosaken; auf Grund ihrer Erfahrungen vor 1914 hatten Rußland und Österreich als einzige Staaten eine eigene „Kleinkriegsordnung“. Neuzeitlich durch Fallschirmspringer unterstützt, ist das Bandenwesen an zwei Bedingungen gebunden: an ein Tarnung bietendes Gelände (Sumpf- und Waldgebiete, Gebirgsgegenden) und an die Mitwirkung der Zivilbevölkerung; der kriminelle Anstrich, den es damit erhält, ist für die Sowjets selbstverständlich, die entsprechende Behandlung ist danach gerechtfertigt. Die deutschen Berichte brachten während der Sommermonate wiederholt Meldungen über die Vernichtung größerer Banden, an der neben deutschen Polizeiverbänden auch vorwiegend ungarische Einheiten und örtliche Milizen beteiligt waren. Auch in den Gebirgsgegenden Serbiens und Bosniens fanden Bandenkämpfe statt; nach Einstellung des Kampfes durch die nichtkommunistischen Gruppen konnten sie bis auf Reste eingeschränkt werden.

In den angelsächsischen Ländern fand das Bandenwesen eine Sympathie, bei der Kriminalromantik, Gangsterbewunderung und Kolonialkriegswesen mitwirkten. Die Bandenmode in der englischen Heimwehr war nicht ernst zu nehmen. Bedeutsamer war die Übertragung ins Militärische, die zur Bildung der sogenannten „Kommandos“ und „Swimmandos“ führte. Ihre Unternehmungen beschränkten sich auf Stör- und Überfallaktionen kleinster Einheiten an den europäischen Küsten, in Libyen und auf dem australasiatischen Kriegsschauplatz. Größere Vorstöße dieser Art wurden lediglich bei Dieppe, bei Tobruk und auf den Salomonen unternommen.

Das Unternehmen von Dieppe am 19. 8. trug den besonderen Charakter einer Prestigeaktion; unmittelbar auf den Churchill-Besuch in Moskau folgend sollte sie offenbar eine good-will-Demonstration für die Zweite Front sein. Strand und Hafen von Dieppe an der französischen Küste wurden an vier Stellen von den kanadischen Landungstruppen forciert mit dem Ziel, einen Brückenkopf auf dem europäischen Kontinent zu schaffen. Starke Luftstreitkräfte unterstützten den Vorstoß, große schwimmende Reserven wurden im Hintergrund gehalten. Nach neun Stunden war von den örtlichen deutschen Küstenbewachungstreitkräften der letzte Feind ins Meer geworfen. Der militärische und propagandistische Mißerfolg war total; er bewies, daß maritime Landungsoperationen ein vielfaches Mehr an psychologischer Kampfbereitschaft beim Angreifer verlangen als beim Verteidiger: Wo dieser sich mit wirklichem Kampfwillen stellt, sind die schwankenden Schiffsplanken im Nachteil gegenüber dem festen Boden und seinem unbegrenzten räumlichen Wirkungsbereich.

Zwei ähnliche, aber kleinere Landungsversuche im Mittelmeer — auf der Insel Cerigotto am 2. 9. und bei Tobruk in der Nacht zwischen dem 13./14. 9. — scheiterten ebenso kläglich. Dagegen glückte einer kombinierten britisch-amerikanischen Flotte am 7. 8. die Landung von etwa 10000 Mann amerikanischer

Marinetruppen auf den entlegenen Salomoninseln Tulagi und Guadalcanar unter Ausnutzung der besonderen Wetterlagen in den endlosen Weiten des Pazifik. Aber auch dieses Unternehmen diente mehr der Propaganda als strategischen Zwecken.

Die Methode der Bomberraid's war im Pazifik durch Fernunternehmungen einzelner Flugzeuge gegen Japan und seine Positionen gekennzeichnet; diese an Erdbeben und ähnliche Überraschungen gewohnte Rasse ließ sich von derartigen Störversuchen nicht beeindrucken. In Europa hingegen ging der Brite zum planmäßigen Luftangriff auf die Zivilbevölkerung der deutschen Städte über. Er verließ damit den militärischen Charakter seiner Kriegführung zugunsten einer terroristischen Zielsetzung. Terrorisierung der Zivilbevölkerung ist seit der „Utopia“ britisches Rezept; sie setzt aber voraus, daß keine Gegenwirkungsmöglichkeit besteht. Das britische, an insulare Abgeschlossenheit verhaftete Denken hält eben an Methoden fest, die England in technisch weniger mit raumbewältigenden Kampfmitteln ausgestatteten Zeitaltern den Erfolg des Schreckens sicherten, im Zeitalter des Flugzeugs aber unweigerlich zum Bumerang werden müssen. Die neuen Kriegsmethoden der alliierten Seite schließen also mit einer militärischen und moralischen Passivbilanz.

Lähmungsstrategie im Osten

Das Spätf Frühjahr endete mit der Ausräumung eines bolschewistischen Einbruchskessels am Wolchow und mit der Eroberung Sewastopols nach 25tägiger, vom bolschewistischen Selbstvernichtungswillen zum Inferno gesteigerten Festungsschlacht. Die Entsetzung Leningrads war damit gescheitert und die Krim von den Sowjets gesäubert; die endgültige Einnahme Sewastopols erfolgte am 1. 7. Am gleichen Tage begann im Süden der Ostfront die große Sommeroffensive im Raum von Charkow. Bereits in den ersten Tagen brachte sie einen Einbruch auf 300 km Frontbreite und führte in raschem Vorstoß bis an den Don und zur Bildung eines entscheidenden Eckpfeilers und Brückenkopfes in Woronesch. Statt jedoch, wie der Gegner erwartete, den Vorstoß in gerader Linie über den Don fortzusetzen, wendeten die deutschen und verbündeten Armeen in scharfem Winkel nach Süden und vollzogen in einer riesenhaften Zangenbewegung die Einkesselung des gesamten Donezbeckens. Am 17. 7. wurde Woroschilowgrad genommen und der Don östlich von Rostow erreicht, am 22. griffen auch die Verbände bei Taganrog offensiv ein, und

am 24. konnte die Einnahme von Rostow, am 26. der Übergang über den unteren Don, am 27. die Einnahme von Bataisk gemeldet werden. Während nunmehr vom Brückenkopf Woronesch südwärts der Don die Frontlinie bildete und der große Donbogen bis zum 12. 8. in frontalem Angriff bis auf Reste gesäubert wurde, ging im südlichsten Abschnitt der Angriff jenseits des Don fächerförmig vor sich. Die Steppen nördlich des Kuban und des Kaukasus wurden mit ungeheurer Intensität durchstoßen. Es wurde gemeldet: die Einnahme von Woroschilowsk am 4., von Armawyr am 8., von Pjatigorsk, Krasnodar und Maikop am 10., von Georgiewsk am 15. 8.; am 21. wurde auf dem Elbrus die deutsche Kriegsflagge gehißt; im nordöstlichen Kaukasusvorland wurde der Terekfluß erreicht. Eine nach Westen abzweigende Kräftegruppe nahm am 4. 9. die Taman-Halbinsel, die zugleich von der Krim her mit Landungstruppen erfolgreich angegriffen wurde. An der Schwarzmeerküste fielen die Häfen Anapa (am 1. 9. gemeldet) und Noworossijsk (6. 9.), die Kalmückenhauptstadt Elista wurde am 13. 8. genommen, während andere Kräfte des Fächers nach Norden in Richtung Stalingrad vorstießen.

Inzwischen schuf eine letzte Säuberungsschlacht im Donbogen (vom 15. bis 17. 8.) die Voraussetzung für die Abschneidung der Landenge zwischen dem Donbogen und dem Wolgaknie. Am 24. 8. wurde dann das Überschreiten des Don in Richtung Stalingrad gemeldet und bereits nach eintägigem Kampf die Wolga erreicht. Stalingrad selbst wurde von den Sowjets mit stärksten Kräften und verzweifelter Widerstand unter Beteiligung auch der Fabrikbelegschaften verteidigt, begreiflicherweise, denn hier liegt einer der neuralgischen Punkte des Sowjetreiches. Sein Verlust muß außerordentlich vielseitige Wirkungen haben: Lähmung des gesamten, etwa 13 Millionen Tonnen jährlich umfassenden Schiffsverkehrs auf der Wolga, Abschneidung der letzten europäischen Eisenbahnverbindung zwischen dem Süden und Norden der UdSSR, und Blockierung der transwolgischen Bahn von Astrachan nach Saratow, Ausschaltung der wichtigen Rüstungsindustrien von Stalingrad, Störung des gesamten Versorgungs- und Nachschubsystems für die Sowjetfront und ihr Hinterland und eine psychologische Depression, soweit eine solche bei der bolschewistischen Masse überhaupt erzeugbar ist. Auf der anderen Seite bedeutet ein Gewinn Stalingrads für die deutschen und verbündeten Armeen die notwendige Abschirmung der Bereinigung in den südöstlichen Frontabschnitten.

Am 13. 9. erfolgte das erste Eindringen deutscher Streitkräfte in die weltläufige Stadt, in der noch zur Zeit des Berichtsabschlusses ein Stadtkampf von ungeheuren Ausmaßen tobt. Er traf aber auf deutscher Seite auf eine mit allen Möglichkeiten rechnende geistige Vorbereitung. Schon in dem 1935 erschienenen Buch „Der Raum als Waffe“ von Rupert von Schumacher wurde auf die Wahrscheinlichkeit solcher Stadtkämpfe gerade im modernen Krieg hingewiesen: „Angenommen, gegnerische Stoßdivisionen würden in eine derart ausgebaute Stadt eindringen, in der sich im Nu jedes Haus in eine Festung verwandelt: leichte und mittlere Artillerie würden eine schnelle Niederkämpfung des Widerstandes nicht erreichen können; schwere Artillerie und Luftgeschwader würden die eigene Truppe gefährden und die Durchmarsch-

wege zerstören; ähnlich Waldgefechten würden solche Stadtkämpfe große Truppenmengen auf sich ziehen und langwierige, verlustreiche Operationen verursachen, vorausgesetzt natürlich, daß die ‚Besatzung‘, d. h. also die Bevölkerung, eine fanatische Widerstandskraft aufbringt. Eine derart befestigte Stadt könnte sicherlich in vielen Fällen einem Vormarsch empfindliche Verzögerungen beibringen.“

Man ist also auf deutscher Seite auch in diesem Punkt gerüstet.

Während des siegreichen deutschen Vormarsches im Süden der Ostfront versuchten die Sowjets mit einer wochenlangen heftigen Offensive im Mittelabschnitt ihre zusammenbrechende Stellung im Süden zu entlasten, ein Unternehmen, das trotz größter russischer Verluste scheiterte.

Die Sommerbilanz im Osten ist ebenso einfach wie überwältigend: der Sowjetunion wurden die wichtigsten Getreide- und Versorgungsgebiete (Ukraine, Kuban) und weitere wichtige Industrie-, Bergbau- und Rohstoffgebiete (Donez, Stalingrad, Kaukasus) entzogen. Eine Reihe weiterer Wirtschaftsgebiete (Erdölzentren im Kaukasus usw.) wurden abgeschnürt oder unter Angriffseinwirkung gebracht. Die Schwarzmeerflotte wurde weiter eingeeengt, nachdem sie den letzten Großhafen verloren hat. Die Fernwirkungen sind umfangreich: Durch die Zerschneidung der Sowjetfront wurden die stärksten Verbindungen zwischen der britisch-amerikanischen Position im Nahen Osten und dem Hauptgebiet der UdSSR. unterbrochen; das Kriegspotential der Sowjets wurde so weit herabgesetzt, daß sie selbst auf dem Gebiet der Nahrungsversorgung hilfsbedürftig geworden sind und auf dem Gebiet der Kriegführung die Forderung nach der „Zweiten Front“ immer dringender erheben müssen; die Länder des Vorderen Orients sind durch den Vormarsch auf den Kaukasus und den Nil — zwei kommunizierende Röhren der raumgreifenden Strategie der Achsenmächte — zu brandigen Stellen im Bereich des Empire geworden.

Die Umwertung der Raumwerte im Mittelmeer

Nach der Einnahme Tobruks (21. 6.) setzte Marschall Rommel mit seinen deutschen und italienischen Verbänden den Blitzvormarsch nach Osten in unwahrscheinlichem Tempo fort. Am 23. wurde die Überschreitung der ägyptischen Grenze, am 25. die Einnahme von Sidi el Barrani gemeldet, am 29. fiel die stark ausgebaute und zäh verteidigte Festung Marsa Matruk in die Hände der Achsenstruppen. Die zwischen der undurchschreitbaren Kattarasenke und der Küste errichtete letzte britische Sperrstellung vor dem Nildelta wurde bei El Alamein Anfang Juli erreicht; in den folgenden Wochen wurden hier starke Gegenangriffe der Briten abgewiesen; Achsenstreitkräfte konnten nach Überwindung nur geringen Widerstandes die Oasen Giarabub und Siwa (am 20. 7.) nehmen und auf diese Weise den Aufmarschraum gegen den Nil beträchtlich verbreitern und sichern.

Der Vorstoß Rommels durch eine weg- und wasserlose Wüste — eine einzigartige Willensleistung der Führung und der Truppe — war durch das Motorfahrzeug möglich geworden; es hat den Sperrwert der alten Grenzscheide zwischen Morgen- und Abendland in der Marmarika aufgehoben und erwies sich selbst im Masseneinsatz als wüstenüberwindend. Die zweite Voraussetzung für das Gelingen der Offensive war die Entwertung des Flottenstützpunktes Malta durch die Achsen-Luftwaffe; hierdurch gelang es, den Nachschub vom europäischen Festland nach Libyen in solchem Umfang durchzuführen, daß die schmale afrikanische Aufmarschbasis Ausgangspunkt für ein umwälzendes Offensivunternehmen werden konnte. Festlandsnahe maritime Stützpunkte sind also wertlos, wenn sie unter Einwirkung einer vom Festland aus angreifenden Luftflotte liegen; Binnenmeere sind kein Betätigungsfeld für raumfremde Seemächte mehr, sondern Einfluszonen der küstenbeherrschenden Luftwaffe: als im August ein schwer gesicherter Geleitzug versuchte, von Gibraltar nach Malta durchzustößen, verloren die Briten 15 Transporter (von insgesamt 24), einen Flugzeugträger, zwei Kreuzer und drei Zerstörer; zwei Flugzeugträger und drei Kreuzer und Zerstörer wurden schwer beschädigt.

Die Einnahme von Tobruk und Marsa Matruk verbesserte die Nachschub- und Versorgungslage der Achsenbasis in Afrika wesentlich; die Trittstein-Lage Kretas kommt nunmehr voll zur Geltung und der Nachschub über das Meer wurde wesentlich verkürzt. Der Krieg ist an die Nahost-Position des Empire herangetragen; durch japanische U-Boot-Aktionen im Raum von Aden und Madagaskar wurde sie auch in ihren rückwärtigen Nachschublinien gefährdet. Die Unruhe in Nahost steigt daher: Bandenkämpfe, besonders in den iranischen Gebirgen, Hungerunruhen im arabischen Raum, Zusammenstöße zwischen Briten und Gaullisten in Syrien, Minister- und Regierungswechsel in verschiedenen Ländern. Deutlicher tritt im Schattenspiel der Dollarimperialismus auf. Er sichert sich das Recht des Dreinredens durch den Erwerb geeigneter Rohstofflager oder durch die Entsendung von Hilfskräften und diplomatischen Agenten im ganzen Nahen Osten. Der Ausbau der transafrikanischen Ost-West-Verbindungen und die Propaganda für eine Besetzung Dakars durch brasilianische

Truppen enthüllt seine globalstrategischen Ideen von einer „Zweiten Front“ ebenso wie seine Erbschleicherei gegenüber dem Empire.

London hingegen betätigt in seiner Euphorie die alten Methoden: aus dem abessinischen Raub wurde Ogaden dem britischen Kolonialbesitz unmittelbar einverleibt und dem Negus die vertragliche Pflicht auferlegt, als dankbarer Spender für die britische Befreiung aufzutreten. Am 10. 9. begannen britische Streitkräfte einen neuen Raid gegen die Westküste Madagaskars, insbesondere gegen die Häfen Majunka, Ambaja, Morondava, nachdem bereits am 8. 9. gaullistische Einheiten einen gescheiterten Landungsversuch unternommen hatten. Die Übermacht zwang die regierungstreuen französischen Truppen zum Rückzug und zur Aufgabe der Hauptstadt Antananarivo, aber die Kämpfe in dem weitläufigen Inselland gehen noch weiter. Das Bestreben, sich Ausgleichsposten zu schaffen, nötigt der britischen Kriegführung doch einigen Aufwand ab: vor allem um der neuerlichen Anwendung der Diehards-Politik in Indien willen.

Indien im Kampf

Anfang August fand in Bombay die Tagung der Kongreß-Partei statt, auf der Gandhi die Forderung vorlegte, daß England Indien verlassen möge. Die Entschliebung wurde angenommen. England antwortete mit der sofortigen Verhaftung Gandhis und einer Reihe hoher Kongreßführer. Die Reaktion des indischen Volkes setzte schlagartig ein: vom Tagungsort ausgehend, kam es zu heftigen Demonstrationen in ganz Indien, die immer mehr Art und Umfang einer wohl organisierten Widerstandskaktion annahmen. Streiks insbesondere in der Rüstungsindustrie, Steuerverweigerung, Überfälle auf Postämter und Polizeistationen, Sabotageakte, Sprengung von Bahnhöfen bewiesen den Briten, daß das Indien von heute nicht mehr die willenlose Kolonialmasse ist. Auch die schärfsten und brutalsten Unterdrückungsmaßnahmen konnten an den seit der Verhaftung Gandhis entstandenen Verhältnissen nichts ändern. Trotzdem lassen die Äußerungen der verantwortlichen Männer im Unterhaus erkennen, daß England an der eingeschlagenen Linie

festhält. Selbst eine scharfe Kritik der USA-Presse blieb ohne Einfluß. Besonders besorgt zeigte sich Tschunking, das eine vollständige Abschnürung von der Außenwelt befürchtet. Inzwischen schlossen sich immer mehr indische Parteien und Gruppen der Forderung Gandhis an; ein britischer Versuch, die Mohammedaner doch noch mit dem Pakistan-Schlagwort zu gewinnen und in letzter Minute einen Keil in die Inder zu treiben, scheiterte.

Ostasien: Ausbau der Wohlstandssphäre

Das Schwergewicht in Ostasien lag weiterhin auf den Auf- und Ausbaumaßnahmen. Die Gründung eines Ministeriums für das größere Ostasien (Dai Toa Scho), dem die neuerworbenen Gebiete ebenso unterstellt wurden wie die Beziehungen zu den souveränen Staaten in der Wohlstandszone, ist Planung auf weite Sicht. Die Einführung des Japanischen als Amtssprache auf den Philippinen durch Verordnung vom 24. 7. kennzeichnet das rasche Fortschreiten der Befriedungsmaßnahmen. Die Anerkennung Nankings durch Thailand war ein weiterer Schritt zur inneren Ordnung im ostasiatischen Raum.

Die Kriegsaktionen in China wurden planmäßig mit einer Frontberichtigung in Tschekiang und der Zurücknahme der japanischen Truppen in Kwantung auf die Ausgangsstellungen abgeschlossen. Anfang Juli wurde von japanischer Seite bekanntgegeben, daß das China Tschiang-kaischeks im Laufe der letzten fünf Jahre 2,3 Millionen Tote, insgesamt aber rund 5 Millionen Verluste gehabt habe, denen 106 000 japanische Tote gegenüberständen. Die Chinesen hätten 4900 Geschütze, 23 000 Maschinengewehre, 600 000 Gewehre, 2400 Güterwagen, 500 Schiffe und 1400 Autos einschließlich Tanks verloren. Der von Japanern besetzte Teil Chinas sei dreimal so groß wie Japan.

Der Krieg im Pazifik beschränkte sich auf den Bereich nordöstlich Australiens. Die Japaner besetzten am 30. 7. die Kei-Inseln, die Timorlaut-Inseln und die Arne-Inseln in der Alfuren-See und schlossen damit den indonesischen Inselriegel um Australien. Auf Neuguinea ging der japanische Vormarsch gegen Port Moresby vorwärts. Die amerikanisch-britischen Landungen auf den Salomonen führten zu zwei schweren Seeschlachten im Salomonenbereich. Die erste Schlacht begann am 7. 8., die zweite 14 Tage später. Die Gesamtverluste der Briten und Amerikaner waren enorm hoch und betrugen unter anderem 13 Kreuzer, während die japanischen Verluste infolge der Überraschungstaktik gering blieben.

Washington, London, Moskau

Die USA. hielt an der einmal eingeschlagenen Erbschaftspolitik gegenüber dem Empire fest. Im Juli wurde die Stationierung us.-amerikanischer Truppen in Kanada, im September die Errichtung eines USA.-Stützpunktes im Gebiet von Santa Elena an der ekuadorianischen Küste bekanntgegeben. Mit Island wurde ein Pachtleihabkommen (Fische für England gegen Lebensmittel für Island) abgeschlossen (Juli) und der USSR. ein USA.-Kredit zur Erwerbung kanadischen Weizens gewährt (September). An Ungarn, Rumänien und Bulgarien erklärten die USA. den Krieg, mit Finnland brachen sie die konsularischen Beziehungen ab (Juli). Brasilien wurde zur Kriegserklärung an die Achsenmächte genötigt (23. 8.).

Die Notlage des Empire zeigten die Besuche, die Churchill bei beiden Bundesgenossen unternahm. Ende Juli tauchte er in Washington auf, worauf sich die Hoffnungen auf unmittelbares Bevorstehen der Zweiten Front wieder belebten. Mitte August fand er sich in Moskau ein. Nach seiner Rückkehr mußte er von der „erfrischenden Deutlichkeit“ berichten, mit der Stalin ihm die sowjetische Auffassung der Kriegslage auseinandersetzte. Den Abstieg des Empire im letzten Vierteljahr zeigte nichts so deutlich wie die Tatsache, daß zum erstenmal ein britischer Ministerpräsident Moskau aufsuchte und damit einen Gang nach Canossa unternahm, zu dem sich noch keiner seiner Vorgänger degradierte.

R. v. S.

Geopolitischer Aufbau in Südostasien

Mit dem Recht eines Beobachters, der schon vor zwanzig Jahren den „Wiederaufstieg Südostasiens zur Selbstbestimmung“ mit großasiatischer Hilfe, wie er sich heute vollzieht, zusammen mit J. März vorausgesagt hat (1923, Kurt Vowinkel Verlag), lenken wir die Aufmerksamkeit unserer Leser auf einige besonders bezeichnende geopolitische Aufbautatsachen jüngsten Geschehens.

Eine vorzügliche „Umschau“ von Dr. **Otto Richter** (Ostasiatische Rundschau, Nr. 7/8, Hamburg, Juli/Aug. 1942), dann die bekannte, von Prof. Dr. **Ernst Wagemann** herausgegebene Schrift d. Hanseatischen Verlagsanstalt: „Die Wirtschaft Südostasiens“ und die eben in Druck gehende, neu bearbeitete zweite Auflage von Dr. **Kurt Wiersbitzky's** „Südostasien“ (B. G. Teubner-Reihe, „Macht und Erde“) geben ihnen dabei alle gewünschten Einzelheiten und Zahlen.

Die Haupttatsachen des Aufbaus aber sind:

1. Die sorgfältig nach den gereteten geopolitischen und ethnopolitischen Werten abgestufte Achtung der führenden und ordnenden Macht Japan gegenüber der Selbstbestimmung Thailands, Birmas, Indochinas, der Philippinen (Nara), dann der Inseln innerhalb des kooperativen Großostasiens unter Heranbändigung des Auslandchinesentums (Java, Malaia) auf Grund seiner Wirtschaftsbelange.

2. Die Koppelung Malaia-Sumatra beiderseits der Malakkastraße, — eine längst fällige, schon früher sowohl von Stamford Raffles als von den Holländern (v. d. Cappellen) angestrebte geopolitische Flurbereinigung.

3. Die Wiederumschaltung Birmas in das südostasiatische Kraftfeld, aus dem es in drei Kriegen gewaltsam gegen seinen Willen in das indische hineingezwungen worden war.

4. Die weisen Personenwahlen der angleichenden japanischen Freundschaftsmissionen: **K. Hirota** für Thailand, **Yoshizawa** für Indochina, beide keine Freunde vom Sitzen auf Bajonetten, sondern auf beiderseitig vorteil-

haften Handelsverträgen, Währungsangleichen (Thailand-Japan), versöhnender Kulturpolitik (Hirota gegenüber China).

5. Die glückliche Vollendung eines der geländemäßig und volkspolitisch schwierigeren Grenzzetzungswerke der Erde zwischen Thailand und Indochina vom 11. 3. 1941 bis 11. 7. 1942 über 2200 km tropischer Landgrenze und 1700 km Wassergrenze hinweg, mit weit-sichtigen Dauerfriedensgesichtspunkten (Entmilitarisierungen, gegenseitiger Pflege von Kultstätten, Königsgräbern usw., Inselkondominien im Meckong, Thalweg).

6. Die Geburt des großen, binnen fünf Jahren zu vollendenden Verkehrsentwurfs der Eisenbahn Shanghai — Shonan — Surabaya, die von Hsinking (Mandschurei) bis Shonan rund 9080, von außenbürtigen Mächten schwer störbare Festlandkilometer eines subjapanischen Schienenringes schüfe, an dem nur 700 km Neubauten fehlen (Skizze: Ostasiatische Rundschau 1942, S. 138).

7. Das Außenschutznetz dieser Baustätte liegt von den Grenzbergen von Assam über Andamanen, Nikobaren, Äußerem Sundagraben, Arafura-See, dann schwer auf den nord-australischen Häfen, Port Moresby auf Papua, Salomonen, Midway bis zu den Westaleuten in raumweiter Spannung.

Dahinter wird aufgebaut, wenn auch mit der Waffe neben dem Baugerät. — Nur festlandeinwärts steht noch die weiträumige, aber nur mehr durch Flugverkehr zugängliche, planmäßig bestürmte, von Tschungking aus gehaltene Kulisse Binnenchinas. Der Küstenmeer-Korridor ist zur Zeit ungestörter Kultur- und Wirtschaftsbaugrund Großostasiens, nicht, wie man ihn noch vor einem halben Jahre dargestellt hat: eine „Gespensterbaustätte“, ein „Bakenmonoyashiki“ — wie demokratischer Unverstand im Anfangstadium die südmandschurische Eisenbahn genannt hat, die Japan seine besten Köpfe und Hände für den Aufbau erzog.

Tiefenschau in schweizer Kulturlandschaft und Volksseele

Geopolitik und Ethnopolitik, Raum und Rasse, Blut und Boden fordern im Nahen und Weiten Tiefenschau. Nichts ist mehr geeignet, von ihr abzulenken, als „eine Aufspaltung des Volkes in die breite Masse und eine dieser entfremdete, selbst sprachlich-kulturell entwurzelte Intellektuellenschicht“. Die Gefahr, daß darüber die Fühlung mit dem starken Wurzelgeflecht verlorengehen könnte,

das gerade die Schweiz mit dem deutschen Mitteleuropa verbindet und dieses mit ihr, ist in der Tat groß. Man muß es deshalb dankbar begrüßen, wenn sich durch das Mittel einer Schrift¹⁾ der forschende Blick des auf weite Sicht Schauenden durch die Zeu-

1) Hans Oehler: Eduard Blocher. Ein Wegbereiter. (Zürich 1942, Nationale Hefte.)

gen der Kulturlandschaft hindurch in die Tiefe der Volksseele, der burgundischen wie der alemannischen, in der Deutschen Schweiz hineinversetzen kann: für „die Zeit, daß die Vernunft wieder zu ihrem Recht kommt.“

Es stehen goldene Worte in diesen 28 Seiten, sowohl von dem am 24. 3. 1942 gestorbenen, zu Kilchberg unweit von C. F. Meyer beigeetzten Eduard Blocher, als auch von Hans Oehler! Sie stammen zum Teil aus Blochers „Die Deutsche Schweiz in Vergangenheit und Gegenwart“, wie die Theorie der gleichmäßigen Gesamtverpflichtung aus der geschlossenen Weltanschauung gegenüber den Forderungen des Staates, des Blutes und Volkstums und des Glaubens, von den rassischen Grundlagen; „rassisch-blutsmäßig sind die deutschen Stämme der Alemannen und Burgunder, die sich auf dem nachmaligen Boden der Schweiz ansiedeln, unvermischt nordeuropäischer Herkunft.“ Sie gehören also der nordisch-germanischen Rasse an. Gleiches gilt für die Rätier, die ebenfalls als ursprünglich langköpfige Nordeuropäer anzusehen sind. Auch die Vorläufer der Alemannen und Burgunder im Alpenvorland, die Kelten, sind germanischer Abstammung. Dann kommt allerlei über die erlittene Vermischung.

Später folgt die Erinnerung an alles, was Gottfried Keller über das „Treten in ein Bundesverhältnis zu einem großen Ganzen“ sagte. Dies alles: C. F. Meyers Hutten, Gottfried Kellers Gusserow-Rede, das mannhaft eintreten für hochdeutsche Sprachkultur neben allem eifersüchtigen Mundartschutz des prächtigen Berners Otto v. Greyerz, die Kulturhaltung weltbekannter Soldaten, wie Ulrich Wille, Theophil v. Sprecher, der Gründer der Schweizer Monatshefte, des deutsch-schweizerischen Sprachver-

eins, das alles glänzt doch auch heute noch wie ein Hort aus der Tiefe, sobald wir das unruhige Oberflächengeflimmer durchschauen!

„Unsere Geschichte ist... im ganzen genau die Geschichte Deutschlands... Die Eidgenossenschaft hatte bei ihrer Abtrennung vom Deutschen Reiche dieselben Lebenskeime und dieselben Aufgaben mit auf den Weg bekommen, die im Reiche selbst lagen...“ Auch solche für die Gliederung! Man betrachte nur Blochers treffsichere Schilderung der „Staats- und Kulturgrenze“ zwischen Waadt und Wallis (Bex-St.-Maurice) im unteren Rhonetal! In diesem Fall spricht die Kulturlandschaft Fraktur. Die Volksseele aber weiß: „Geschichte darf nicht für den Tagesbedarf zurechtgemacht werden. Wahrheit muß immer ganze Wahrheit sein“ ... oder „Die Schweiz ist aus der Auflehnung gegen das Landesfürstentum entstanden. Das Kaisertum — d. h. die völkische Führeridee — blieb ihr so heilig und unantastbar wie den übrigen Reichsgliedern.“ Solche Schweizerworte sind Trittsteine auf dem Wege zu „Europäischer Zukunftsgestaltung“. Stehen nicht Reichsgaue, wie die aus den alten Ländern Österreichs gebildeten, hervorgewachsenen, ein Kärnten, eine Steiermark, mindestens so fest auf den eigenen Füßen, wie uralte „Kantone“, oder wie Waadt und Wallis — auch wenn sie sich nicht so scharf in Kulturlandschaft und Gausee scheiden, obwohl der feinfühligste Kulturpolitiker schon merkt, daß Ferleiten und Gasten nach Norden hängen und die Möll nach Süden. — Aber das sind Familieninterna, nicht „Internationalia“, wozu eine „sprachlich kulturell entwurzelte Intellektuellenschicht“ gern deutsch-schweizerische Familienangelegenheiten aufputschen möchte. Tiefenschau dagegen wiegelt ab!

Karl Haushofer.

UNSERE MITARBEITER:

Rudolf Krohne, 43 J., im Weltkrieg aktiv bei der Kriegsmarine; künstlerisch und im wissenschaftlichen Ausstellungswesen tätig; rief 1919 die Zeitschrift „Wir und die Welt“ ins Leben. 1934–39 stellv. Leiter des Reichsverbandes Deutscher Seegeltung, Beauftragter des Deutschen Seegeltungsinstitutes Magdeburg. Seit Kriegsausbruch wieder aktiv; zwei Jahre Kommandant eines Vorpostenbootes. Z. Zt. Korvettenkapitän im Stabe des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine. Berlin-Lichterfelde, Boothstr. 20.

Otto Muck, 50 J., Gymnasium in Wien, Technische Hochschule in München. Oberleutnant d. R. der Luft-

waffe, seit 1920 Dipl.-Ing.; ist für Firmen der Elektromaschinen-Industrie und Reichsbehörden freiberuflich im Forschungssektor tätig. Uffing am Staffelsee.

Hans Rosenberg, 35 J., humanistisches Abitur, studierte in Köln Volks- und Betriebswirtschaftslehre, Rechtswissenschaften, Sprachen und Geographie; 1933 kaufmännische Diplomprüfung, drei Jahre in der rhein.-westf. Großindustrie (Europa- und Übersee-Export). Seit 1937 Luftfahrt-Schriftsteller; 1941/42 Mitglied (z. b. V.) der Wirtschaftsleitung der Deutschen Lufthansa. Zahlreiche Luftreisen in In- und Ausland. Berlin NW 87, Agricolastraße 33.

Hauptschriftleitung: Wolfgang Schwarz, Berlin-Halensee, Kurfürstendamm 154 (96 09 52).

Heidelberger Schriftleitung: Kurt Vowinkel, Heidelberg, Wolfbrunnweg 36 (37 42).

Kurt Vowinkel Verlag, Heidelberg-Berlin. — Druck: Spamer A.-G., Druckerei, Leipzig O 5. — Alleinige Anzeigenannahme: Vogel, Brunner & Co., Anzeigenverwaltung, Berlin C 2, Dirschkastraße 2; Fernruf: Sa.-Nr. 51 22 87. Post-scheckkonto: Berlin Nr. 216 660. Verantwortlicher Anzeigenleiter: Leopold Brunner, Falkensee bei Spandau. — Zur Zeit P.L. 4 gültig.

Zeitnahe Bücher

ALFRED ZANDER

EIDGENOSSENSCHAFT UND REICH

2., überarbeitete Auflage

141 Seiten. Kartonierte RM 3.20

Inhalt:

Der Schweizer und das neue Deutschland/
Im Reiche erblüht. Geschichtlicher Rück-
blick / Ein germanischer Mythos: Eid-Ge-
nossenschaft / Hochburg internationaler
Mächte. Judentum, Freimaurerei, Marxismus/
Abrechnung / Germanische Völker am Rhein.

DR. H. G. FERNIS

EWIG NIMMER GEGEN'S REICH

Schweizer Bekenntnisse
aus sechs Jahrhunderten

Band 1 der Schriftenreihe der Zeitschrift
„Deutsche Arbeit“

124 Seiten. Kartonierte RM 2.80

HANS HERRSCHAFT

DAS BANAT

2., erweiterte Auflage

Band 2 der Schriftenreihe der Zeitschrift
„Deutsche Arbeit“

338 Seiten und 16 Bildseiten
Kartonierte RM 7.40

Für die Neuauflage dieses Buches von der
Geschichte, Wirtschaft und Kultur einer
deutschen Volksgruppe im Donaauraum sind
notwendige sachliche Änderungen und Er-
gänzungen vorgenommen worden, die sich
aus der neuesten Entwicklung ergeben haben.

CHRISTEN HANSEN

„DEUTSCHLAND, ENGLAND UND ICH“

Ein Däne über die Fragen unserer Zeit

182 Seiten. Kartonierte RM 4.20

Durch alle Buchhandlungen zu beziehen

VERLAG GRENZE UND AUSLAND
G. M. B. H., BERLIN W 30

Eine neue

STAACKMANN-FIBEL

Dorf und Stadt

von

OTTO VÖLCKERS

Mit Zeichnungen des Verfassers
130 Seiten. Pappband RM 2.50

Ein kurzgefaßter Führer der Entwick-
lungsgeschichte von Dorf und Stadt im
deutschen Raum Nordeuropas, der uns
lehrt mit offenem Blick die Städte und
Dörfer unserer Heimat in ihrem histo-
rischen Gewordensein zu begreifen und
liebzugewinnen.

*

Nur durch den Buchhandel zu beziehen
L. STAACKMANN VERLAG
LEIPZIG

Die Sprachlehrbücher der

METHODE GASPEY-OTTO-SAUER

sind glänzend bewährt
für Privat- und Selbst-
unterricht

Es sind erschienen:

Arabisch, Bulgarisch, Chinesisch,
Dänisch, Deutsch, Duala, Englisch,
Ewe, Französisch, Haussa, Italia-
nisch, Japanisch, Koreanisch, La-
teinisch, Litauisch, Marokkanisch,
Negerisch, Niederländisch, Nor-
wegisch, Polnisch, Portugiesisch,
Rumänisch, Russisch, Schwedisch,
Serbisch, Spanisch, Suaheli, Tsch-
chisch, Ungarisch.

Dazu erschienen Schlüssel und teil-
weise Lese- und Übungs- sowie Ge-
sprächsbücher.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung. Man ver-
lange ausführliche Kataloge, auch über die Aus-
gaben in fremden Sprachen.

**JULIUS GROOS, VERLAG
HEIDELBERG**

MITTELEUROPAKARTE

Geländedarstellung nach Karl Wenschow (patentamtlich gesch.)

Maßstab: 1:2500000. Größe: 490 mm hoch, 760 mm breit. Preis RM 1.—

„Eine ausgezeichnete Mitteleuropakarte“ („Deutsche Bergwerkszeitung“, 16. 9. 1941)

Die fünffarbige Karte ist durch die Verwendung einer plastischen Geländedarstellung von besonderer Einprägsamkeit. Sie vermittelt, im Zusammenhang mit der Schrift von Hans Pflug, „Deutschlands Raumschicksal“, entstanden, einen Einblick in die räumlichen Gegebenheiten, die unserem Volke vom Schicksal angewiesen worden sind.

Preis für die Karte mit Schrift „Deutschlands Raumschicksal“
46 Seiten, kart. RM 1.50

KURT VOWINCKEL VERLAG

HEIDELBERG, WOLFSBRUNNENWEG 36

Perianer

wissen den hohen Wert der
Peri-Güteezeugnisse zu
schätzen, deshalb gehen
Sie sparsam mit ihnen um.

PERI

Dr. Korthaus

DR. KORTHAUS * FRANKFURT A.M.



BÖHMISCH-MÄHRISCHE MASCHINENFABRIKEN A.-G.

7 Fabriken in: Prag VIII., IX., X., Schlan, Blanz

Mehrere Konzerngesellschaften im In- u. Ausland

Lokomotiven, Brücken, Automobile, Traktoren, Flugzeuge, Dampfmaschinen und Kessel, Turbinen, Dieselmotoren, Aufzüge, elektrische Apparate für alle Stromarten, Einrichtungen von Industrieunternehmungen wie Zucker- u. Spiritusfabriken, Brauereien, chemischen Werken, Gruben, Hütten, Sägen, Schlachthöfen usw.

GENERALDIREKTION, PRAG X.

die neue linie

bringt im Oktober

zum 20. Jahrestag des Marsches auf Rom:

DAS ITALIENHEFT

Beiträge deutscher und italienischer
Künstler, Autoren und Fotografen

Preis RM 1.—

Verlag Otto Beyer • Leipzig — Berlin

3. Deutsche Reichslotterie

480 000 Gewinne in fünf Klassen
Insgesamt über 100 Millionen RM
kommen zur Auslosung

Größte Gewinne im
günstigsten Falle (§ 2 III d. Pl.)
auf ein 3fach. Los 3 Millionen RM
auf ein Doppelloos 2 Millionen RM
a. ein ganzes Los 1 Million RM

Im einzelnen:

8 Präm. zu 500 000 3 Gew. zu 500 000
3 Gew. zu 300 000 3 Gew. zu 200 000
18 Gew. zu 100 000 24 Gew. zu 50 000

Außerdem weitere hohe Treffer zu
40 000, 30 000, 25 000,
20 000, 10 000 u. a. m.

Lospreis in jeder Klasse

Achtel Viertel Halbe Ganze

3 RM 6 RM 12 RM 24 RM

Ziehung 1. Klasse: 16. u. 17. Okt.

Staatliche Lotterie-Einnahme

Lippold

Leipzig 1, Brühl 4

Postcheckkonto: 507 26 Leipzig

MEDOPHARM Arzneimittel

sind treue Helfer
Ihrer Gesundheit!

Medopharm-Arzneimittel
sind nur in Apotheken
erhältlich.

MEDOPHARM

Pharmazeutische Präparate
Gesellschaft m.b.H. München 8

Triola
Kleider
jedermann

AKTIEN-WÄSCHEFABRIK

PRAG VIII

Wieder sofort lieferbar Buchreihe 46

4 spannende Romane:

Elisabeth, Zarin von Rußland. Die
Henker von Paris, Edith Kirkland. Die
galanten Abenteuer d. Joh. Koer.
Friedrich, (illustr.) zus. rd. 2125 Seit.
einschl. Porto- u. Versandkosten nur
RM 14.50 geg. Vorauszahl. a. Post-
scheckk. 14190 Stgt. od. Nachnahme
(85 Rpf. mehr). Versandbuchhandlg.

Karl P. Geuter, Stuttgart 103
Postfach 870

"Lippold"
SPÜLTISCHE



VIELSEITIGE
BAUFORMEN

ERNST WAGNER APPARATEBAU-REUTLINGEN W.G.

Zur Zeit nicht lieferbar



WILHELM SCHÜSSLER

Die geschichtliche Leistung des Deutschthums im alten Österreich

Inhalt:

Die Ungerechtigkeit im Durchschnittsurteil / Das tragische Jahrhundert Österreichs / Warum der Anschluß bis 1938 unterblieb? / Du, glückliche Austria, heirate! / Das Mittelalter bis zum Beginn des Habsburger Österreichs. / Nach bitterster Not – der größte Sieg / Von den Türkenkriegen bis zu Prinz Eugen, 1526–1740 / Wien oder Berlin Hauptstadt des Reiches? / Um die Vorherrschaft in Deutschland 1740–1866 / Immer vor der Todesgefahr / Die Doppelmonarchie von 1867 bis 1918 / Mahnung und Vorbild der Deutschen im alten Österreich.

Kartenverzeichnis:

Das Rumpfosterreich 1919–1938 / Gebietsentwicklung Österreich-Ungarns / Das Reich Ottokars von Böhmen / Völkerkarte Österreich-Ungarns / Karte des Türkenvorstoßes / Preußen 1807–1815 / Österreich, Preußen und Polen 1807 / Das Deutsche Reich und die Ostmark 1937

54 Seiten, Preis RM 1.— broschiert

KURT VOWINCKEL VERLAG
HEIDELBERG, WOLFSBRUNNENWEG 36

NATIONALBANK

FÜR BÖHMEN UND MÄHREN IN PRAG

STUDIENABTHEILUNG



NÁRODNÍ BANKA

PRO ČECHY A MORAVU V PRAZE

STUDIJNÍ ODDĚLENÍ

K. A. BHATTA

INDIEN IM BRITISCHEN REICH

Der Verfasser gibt einen Einblick in die Entstehung und Entwicklung der britischen Herrschaft in Indien, in die Formen der Regierung und Verwaltung, Indiens Wehrverhältnisse, seine strategische Stellung in der Empire- und Weltpolitik.

Gut gelungene Karten zur Geschichte, Bevölkerungsverteilung und Staatsverwaltung verlebendigen den Text des Buches; ein reicher Tabellenanhang macht es zu einem hervorragend brauchbaren politischen Nachschlagewerk. Zum erstenmal werden hier auch die indischen „Maharadscha-Staaten“ ihrer Größe nach namentlich aufgeführt.

Band 3 der Schriftenreihe „Indien, ein Handbuch in 8 Einzeldarstellungen, herausgegeben von Kurt Vowinkel“.

8°, 164 Seiten, 13 Karten, zahlreiche Tabellen.

Preis RM 4.40

KURT VOWINKEL VERLAG

HEIDELBERG, Wolfsbrunnenweg 36

Nutzen Sie die Vorteile, die das

Postsparen

bietet. Überall in Großdeutschland können Sie sparen, bei jedem Postamt! Sparen ist kriegswichtig! Sparen hilft mit zum Sieg!



DEUTSCHE

REICHSPOST

